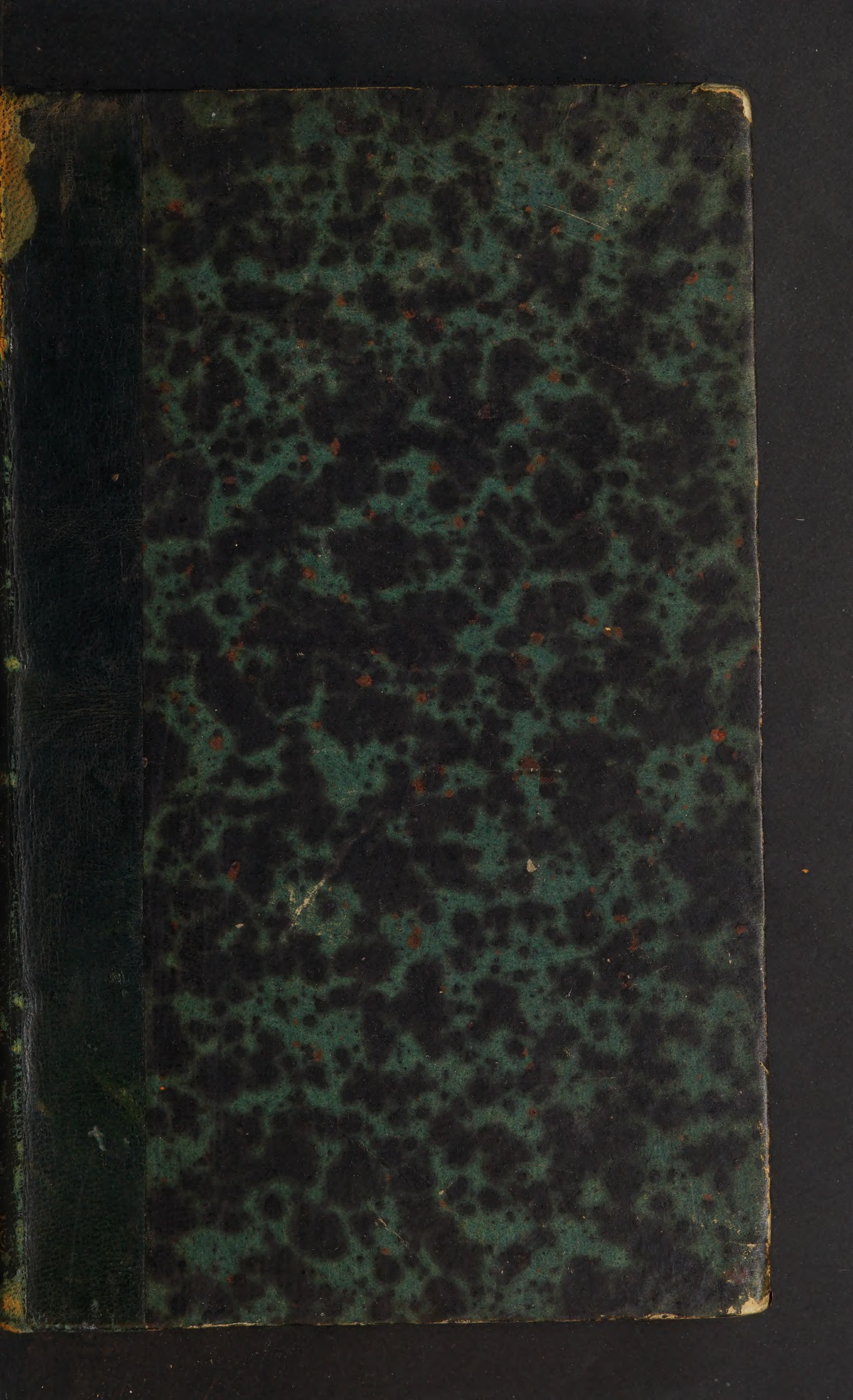






REYBAUD

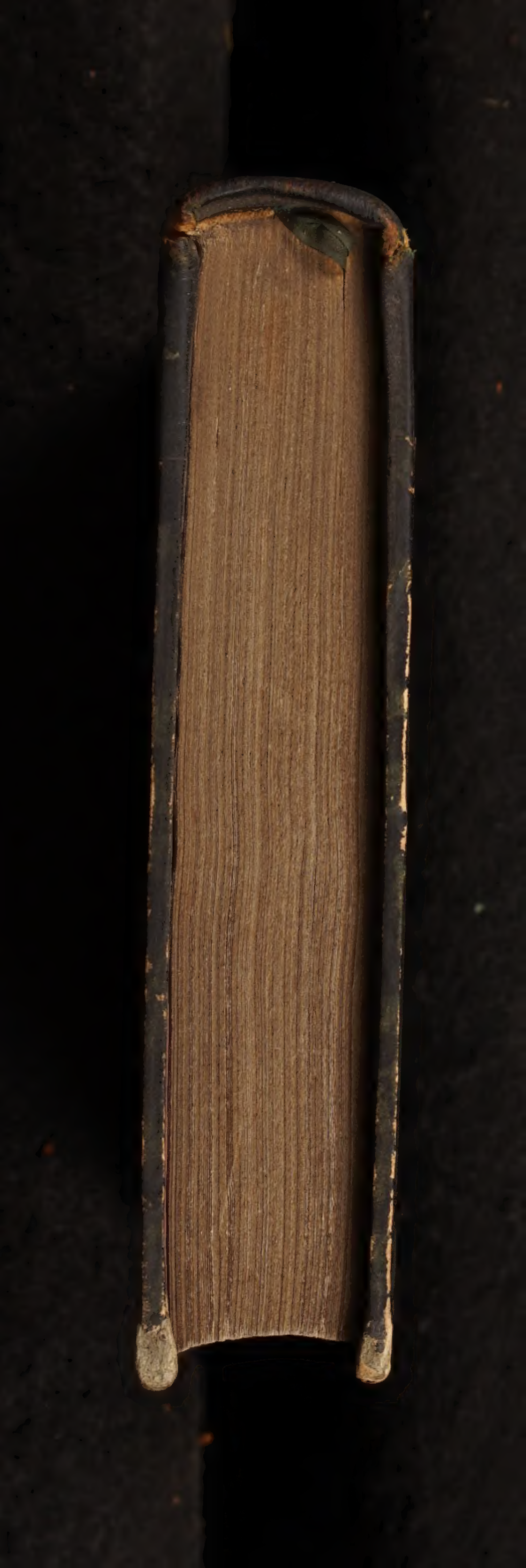
POLYNÉSIE
ET
ILES MARQUISES



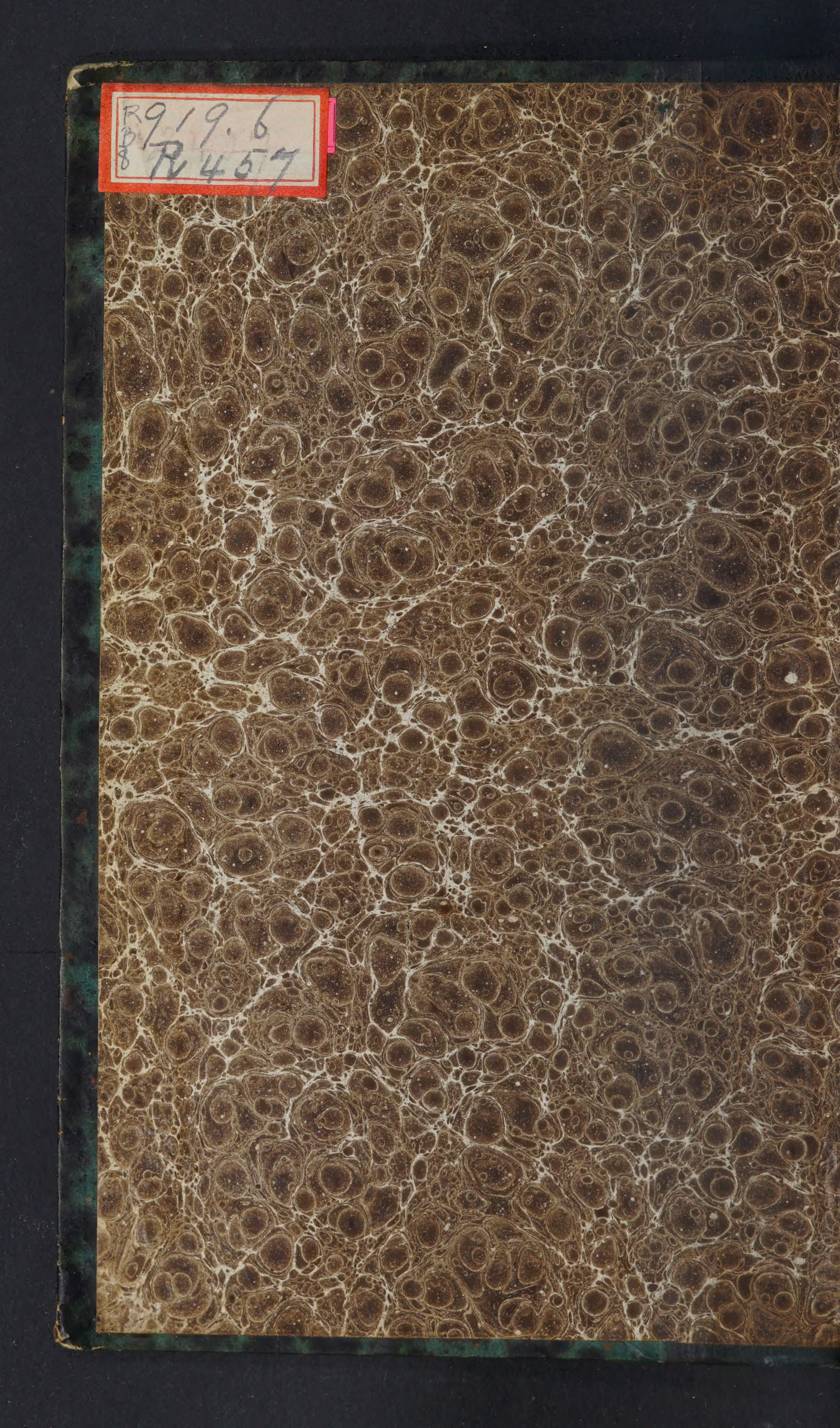


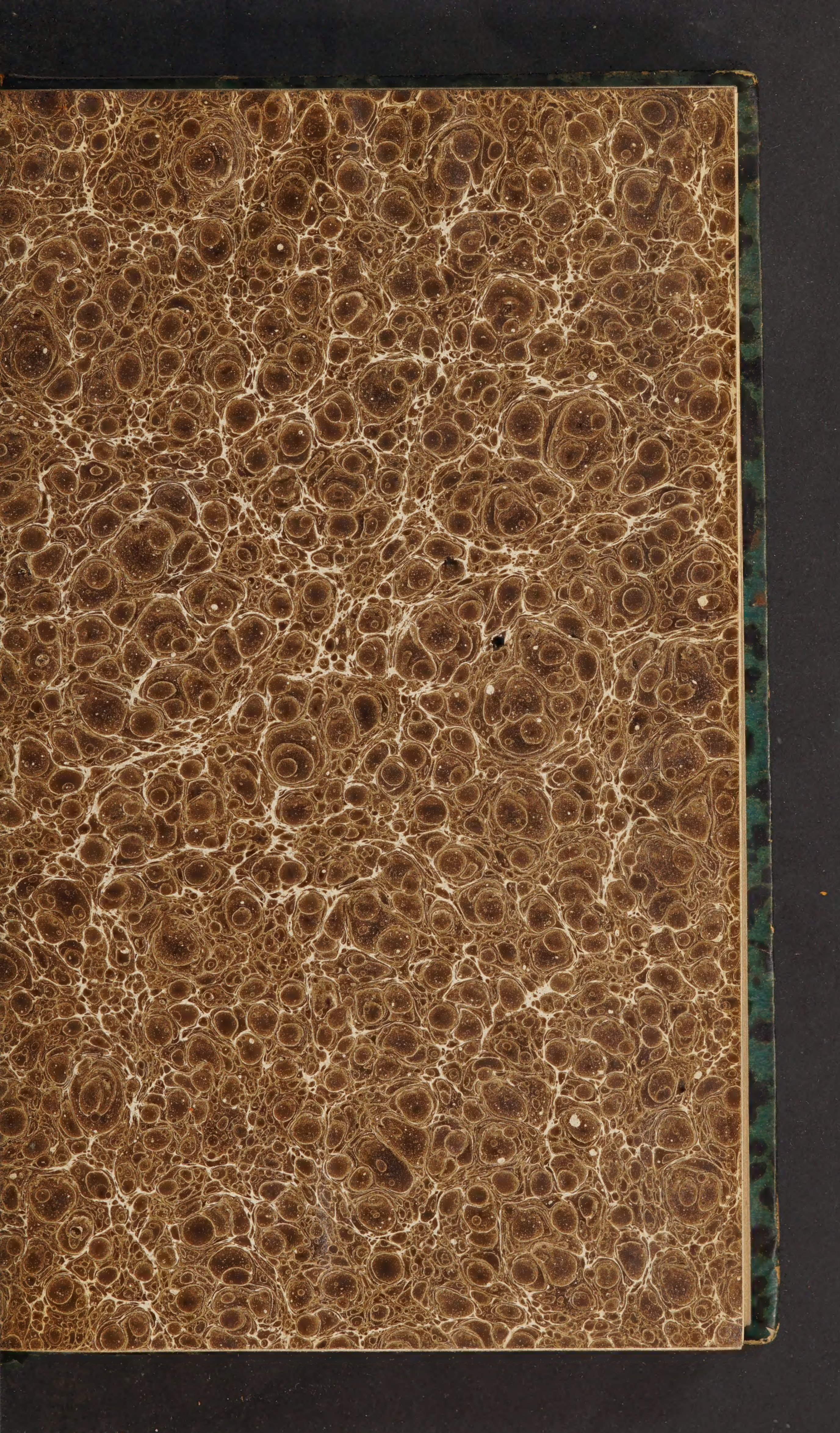


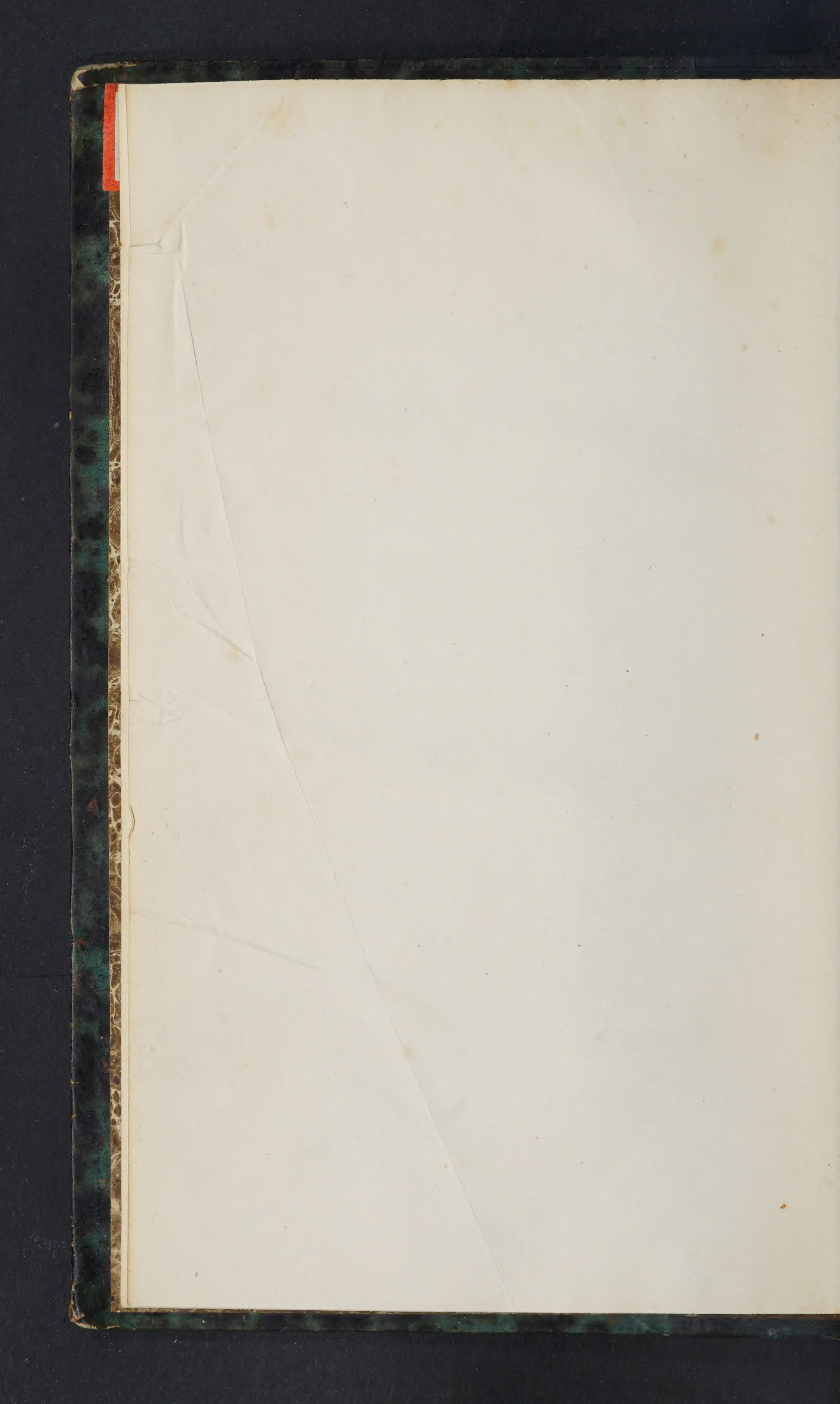







RB8
919.6
R457





LA POLYNÉSIE

ET

LES ILES MARQUISES.

Ch. Duriez, imprimeur à Senlis.

LA

POLYNÉSIE

ET

LES ILES MARQUISES;

VOYAGES ET MARINE

ACCOMPAGNÉS D'UN

VOYAGE EN ABYSSINIE

ET D'UN COUP-D'ŒIL

SUR LA CANALISATION DE L'ISTHME DE PANAMA;

PAR

M. LOUIS REYBAUD,

auteur

DES *ÉTUDES SUR LES RÉFORMATEURS*.

PARIS

A LA LIBRAIRIE DE GUILLAUMIN,

Éditeur du Dictionnaire du Commerce et des Marchandises et de la Collection des principaux Économistes,

Galerie de la Bourse, 5, Passage des Panoramas.

— 1843 —

VOYAGES ET MARINE.

COUP-D'ŒIL

SUR LA

SCIENCE GÉOGRAPHIQUE.

Quelque vaste que soit le champ des sciences qui relèvent uniquement de la pensée, il est facile de s'assurer, après un examen attentif, que les anciens l'avaient déjà foulé dans bien des sens et que les modernes n'en ont guère reculé les limites. En métaphysique et en morale, par exemple, ne semble-t-il pas que tout ce qu'il y avait de pertinent à dire ait été dit en des siècles plus philosophiques que les nôtres, et n'est-il pas évident que, si l'on voulait interroger avec quelque soin les origines de nos spéculations ac-

tuelles, des plus téméraires comme des plus timides, on retrouverait, en remontant les âges, les preuves de leur filiation et les traces de leur généalogie? Peu de noms récens, peu d'idées nouvelles sortiraient intacts de cette recherche d'une paternité antérieure, et l'on pourrait inscrire tout d'abord, sur cette table ontologique, les Orientaux avant Pythagore et Pythagore avant Spinosa, Pyrrhon avant Bayle, Parménide avant Emmanuel Kant, Epicure avant Helvétius, Platon avant saint Augustin, Zénon avant saint Bernard, et Lucien avant Voltaire. Ainsi, chaque penseur aurait son ascendant direct, et, quant aux écoles, si méritantes que soient celles d'Ecosse et d'Allemagne, il serait injuste d'oublier qu'elles sont venues vingt siècles plus tard que les trois grandes écoles grecques, l'Académie, le Lycée et le Portique. D'où l'on peut conclure que la philosophie moderne, fille vivante de la tradition, a presque tout emprunté à l'antiquité, tout, excepté la croix et la ciguë.

Mais, s'il en est ainsi pour les sciences qui procèdent de la réflexion pure, il en est autrement de celles qui s'appuient sur l'observation extérieure. Ces dernières, nos aïeux n'avaient pas mission pour nous les livrer toutes faites, car c'est le temps qui les fonde et qui les agrandit. On peut, dans le monde des idées, nier la perfecti-

bilité; dans le monde des faits, il est impossible de la méconnaître. Ici le progrès est évident, continu, quotidien; il se touche au doigt, il se mesure, il devient une vérité mathématique. C'est le cas où se trouvent les sciences physiques et naturelles; c'est celui de la géographie surtout. La géographie est une science née d'hier; elle s'est construite de nos jours et sous nos yeux : sa tradition sérieuse remonte à peine à trois cents ans. L'antiquité n'en connaissait guère que les aspects fabuleux et naïfs, et, si nous ne craignions pas d'encourir le reproche fait aux enfants de Noé, nous pourrions rire, sur ce point, de la nudité paternelle. Rien n'est plus bouffon que cette cosmographie où le ciel repose sur des colonnes dont Atlas est le gardien; rien n'est plus curieux que ces périples de navigateurs qui emploient deux ans à traverser la mer Egée au milieu d'enchantements sans nombre. Ce sont là des rêves de poètes, ce n'est point une géographie.

Certes, pour en créer une, ce n'était ni la force, ni l'étendue qui manquaient au génie antique, c'était la base même de la science, la récolte des faits. Cette récolte devait être l'œuvre des siècles, et ici l'intuition ne pouvait pas suppléer la découverte. Longtemps avant que le globe eût obéi à la main patiente qui le dompte, la pensée qui a des aîles avait pu visiter les sphères

idéales; mais l'observation qui va lentement, soit qu'elle chemine le bâton du voyageur à la main, soit qu'elle ouvre la voile du navigateur à des vents capricieux, avait besoin, pour étendre sa sphère d'action, qu'on lui rendît les mers plus sûres et les continents plus praticables. La civilisation lui devait des routes, la science des instruments nautiques; c'est là ce qui a retardé son avènement. Il a fallu que peu à peu l'astrolabe remplaçât le gnomon, cet agent imparfait des mesures astronomiques, et que la boussole offrît, sur l'immensité liquide, des points de repère plus sûrs que les chanceux relèvements d'une constellation polaire. Ce progrès s'est continué sous nos yeux par le chemin de fer dans la viabilité terrestre, et par la vapeur dans la navigation maritime : le chronomètre, ce dernier mot du calcul horaire, complète le lot de notre temps. Qui sait ce que les aérostats réservent à l'avenir?

Si les instruments concouraient ainsi, par une amélioration graduelle, à l'établissement de la géographie, les événements historiques ne la servaient pas moins. Tout lui était bon : les conflits de races, les chocs de peuples, les invasions de barbares, la conquête, la propagande. Elle profitait tout autant des désastres de la guerre que des loisirs de la paix, et butinait dans les palais comme sur les décombres. Voir, pour elle, c'était

savoir; le mouvement était son ressort, la locomotion son génie. Peu lui importaient les symboles, les couleurs, les bannières: elle s'associait à toutes les causes sans les juger, elle se mêlait à toutes les luttes sans en partager les passions. Prompte à se transformer, elle fut ainsi et successivement, commerçante avec les Phéniciens, poétique avec les Grecs, guerrière avec les Romains, inculte avec les Barbares, religieuse avec les croisés. Un jour, à la suite des fils de l'Islam, elle sortait des déserts arabiques, longeait le littoral de l'Afrique septentrionale, et venait planter sa tente aux pieds des Pyrénées; un autre jour, sur la foi d'un pressentiment, elle s'embarquait avec Colomb et aventurait son premier enjeu dans une loterie qui devait lui rapporter deux mondes. Tantôt elle s'inspirait du génie catholique de l'Espagne qui cherchait, au-delà des mers, des âmes à conquérir; tantôt elle s'identifiait aux génie commercial de l'Angleterre, qui voyait, sur tout le globe, des colonies à fonder. Point d'exclusion, point de fierté chez elle : que l'on fût un grand guerrier comme César, ou un pauvre moine comme Rubruquis, un historien éloquent comme Polybe, ou un conteur naïf comme Marco-Polo, un infidèle comme Aboul-Feda, ou un saint missionnaire comme le père Verbiest, la géographie, curieuse seulement

de faits, se préoccupait peu des personnes; elle suivait d'un œil aussi bienveillant l'étape pénible du pèlerin isolé que la marche triomphante des escadres qui la promenaient autour du monde comme une reine. C'était par-dessus tout une science collective, qui frappait à toutes les portes et recevait de toutes les mains, afin d'élever ce monument auquel chacun devait apporter sa pierre, sans que personne fût autorisé à lui donner son nom. Cette phase d'élaboration patiente a été longue; elle se poursuit de nos jours, elle ne s'achèvera qu'après nous. Mais le gros de la moisson est évidemment recueilli, et, pour en reconnaître la richesse, il importe peu que quelques gerbes reposent encore, éparses et oubliées, dans les mille sillons de la plaine.

Pour simplifier l'histoire de la géographie, il faut scinder les temps en deux parts fort inégales, mettre d'un côté cinquante-cinq siècles, de l'autre trois. Avant et après Colomb, telles sont les divisions naturelles de la science. Dans la première époque, la géographie est à l'état d'enfance; elle semble honteusement confinée dans un coin de la terre, elle bégaie, elle se berce de contes; dans la seconde, elle grandit, comme par un prodige soudain, et s'empare du globe d'une main virile. Ainsi font, au dire des naturalistes, certains aloès qui, longtemps étiolés et

rabougris, retrouvent, à un instant donné, tout l'arriéré de leur puissance végétative et croissent de plusieurs pieds en vingt-quatre heures.

Que de temps il a fallu pour fonder une géographie mathématique qui méritât ce nom? Nos aïeux ont vécu trente-six siècles sans se douter de la sphéricité de la terre, ce principe que comprennent aujourd'hui les enfants. On lit bien dans les vedas hindous que l'univers a la forme d'un œuf; mais, quand les mêmes livres parlent de notre globe, ils le dépeignent comme une montagne qui a perdu son équilibre, et qu'un dieu, transformé en tortue, soutient sur sa carapace. Les Égyptiens, trop vantés pour leurs connaissances astronomiques, n'en savaient guère plus que l'Inde sur les phénomènes terrestres. Les Grecs mêmes, qui semblent avoir concentré chez eux les rayons de ces civilisations éparses, les Grecs ne se montrèrent d'abord ni observateurs plus intelligents, ni géomètres plus précis. Homère fait de la terre un disque qu'entoure le fleuve Océan; Thalès en fait une ellipse, Hérodote une plaine, Anaximandre un cylindre, Leucippe un tambour, Héraclide un bateau. Chacun énonce ainsi son hypothèse, jusqu'à ce qu'Eudoxe de Cnide, selon les uns, Philolaüs de Crotone, suivant les autres, se soit déclaré pour la forme sphérique. Dès-lors ce système prévaut; Aristote

lui donne l'autorité d'un fait, Possidonius et Eratosthène s'en appuient dans leurs mesures terrestres; Hipparque, Pline et Strasbon en font sortir des déductions fécondes; enfin Ptolémée, père de la géographie mathématique chez les anciens, couronne cette série de travaux par une théorie céleste, paradoxe immense qui a eu la vertu de durer quatorze siècles.

Dans la géographie descriptive, les tâtonnements ne sont pas moindres. Chez les premiers Grecs, c'est le bouclier d'Achille qui la résume. La fable se mêle à la réalité : on connaît déjà les noms d'Asie et d'Europe, on distingue ces deux régions, on les caractérise, on les décrit; mais bientôt arrive la fiction, et alors paraissent les Cimmériens, peuplades plongées dans d'éternelles ténèbres, les Hyperboréens dotés d'un printemps éternel; puis les Champs-Élysées, terre des âmes heureuses; enfin l'Atlantide et la Méropide, songes de poètes sur lesquels devaient enchérir plus tard Théopompe et Platon. Cependant, même dans ces temps de croyances naïves, des observateurs sérieux sillonnaient la Méditerranée et visitaient régulièrement ses cités commerçantes. Les Phéniciens, les Carthaginois avaient semé le littoral de colonies nombreuses liées aux métropoles par une navigation active. Avant tous les autres, ces peuples franchirent les colonnes d'Hercule, for-

midable limite du monde primitif, et poussèrent leurs découvertes, avec Hamilcon, jusqu'aux rivages de la Grande-Bretagne; avec Hannon, le long des côtes occidentales de l'Afrique, jusqu'à la hauteur du cap Bojador. Les Égyptiens, de leur côté, semblent avoir poursuivi sur le littoral opposé des explorations analogues, dont M. Étienne Quatremère a exagéré, après Hérodote, l'étendue et l'importance. Enfin, le roi des Perses, Darius, fit aussi exécuter, dans l'Océan indien, par Scylax de Cariandre, un périple qui dut comprendre le golfe Persique et une portion de la mer Rouge. Mais les récits de ces expéditions diverses sont si fabuleux et si confus, ils se sont si évidemment travestis sous la plume des rapsodes, toujours enclins au merveilleux, qu'on ne saurait les accueillir avec trop de réserve et trop de défiance.

Dans les âges suivants, le monde s'ébranle, les peuples s'entre-choquent, et il en jaillit des étincelles qui éclairent quelques existences obscures. Cambyse ouvre cette période agitée : il déchaîne la Perse contre l'Égypte et sème les sables libyens des cadavres de ses soldats. Dès-lors un mouvement alternatif s'établit entre l'Asie et l'Europe, dans lequel le rôle d'agresseur passe incessamment de l'une à l'autre : Xercès vient frapper aux portes de la Grèce avec un million d'hommes; Alexandre pousse ses conquêtes jusqu'aux limites du monde

connu. L'Inde n'est plus un mystère; Diagnetus et Beton la décrivent; Néarque en explore le littoral; Pythéas opère sur un autre point et découvre cette *ultima Thule* des anciens, objet de tant de controverses. La géographie se développe ainsi sur une vaste ligne qui court du sud-est au nord-ouest, des bouches du Gange aux îles de la mer du Nord. A leur tour, les Romains arrivent et comblent d'immenses lacunes. Le peuple-roi se met en marche dans toutes les directions, et va réveiller de leur long sommeil ces tribus barbares qui, plus tard, devaient lui rendre sa visite. La Grande-Bretagne, les Gaules, la Germanie, la Scythie, la Sarmatie, l'Hybernie, les pays slavons, tout le nord de l'Afrique, l'Asie jusqu'au-delà du Gange, la Baltique, l'Atlantique, l'Océan indien, et les mers intérieures, tout ce territoire où il a envoyé ses légions, tous ces parages où il a promené ses trirèmes, appartiennent désormais au domaine de l'observation exacte. Strabon et Pline en commencent la description : Marin de Tyr et Ptolémée l'achèvent. C'est le monde des anciens : de mille ans on n'y touchera plus. La science est frappée d'engourdissement; on la dirait morte.

Cet intervalle est occupé, plutôt qu'il n'est rempli, par quelques moines chrétiens, tels que Cosmas, Bernard, Adaman; par des faiseurs d'iti-

néraires calqués sur celui d'Antonin; enfin, par une description générale du globe, ouvrage d'un Goth dont le nom est demeuré inconnu, et que l'on appelle *le Géographe de Ravenne*. Peu à peu pourtant, ces derniers reflets des traditions grecque et romaine pâlissent, se dispersent, et dans l'intervalle apparaît le météore vif et court de la civilisation arabe. Bagdad, Cordoue et Caïrwan deviennent des foyers d'études géographiques d'où sortent les maîtres de l'époque, Aboul-Feda, El-Maqrizy, El-Bakoui et Léon l'Africain. Les Arabes connurent les îles Fortunées, nos îles Canaries, que les pirates normands devaient conquérir deux siècles plus tard. Ils poussèrent leurs excursions dans le Sahara et jusqu'au Cap Blanc d'une part; de l'autre, jusqu'au royaume de Mélinde et à l'île de Madagascar, où ils fondèrent des colonies. L'Inde, les provinces du Caucase, le Thibet, la Chine, que visitèrent, vers 712, des ambassadeurs du kalife Walid, les îles Malaises, où le mahométisme est encore la religion régnante, sont dès-lors des pays familiers aux Arabes et fréquentés par leurs vaisseaux. Leurs navigateurs abordent à Guzurate, au pays de Canoge, le Bengale actuel, à Calicut, aux Maldives, sur la côte de Malabar; ils paraissent même à Kan-Fou, dans laquelle nos savants ont cru reconnaître l'importante ville de Canton. Pendant que

l'activité arabe déborde ainsi sur les terres tempérées du globe, le Nord semble travaillé, de son côté, par les premiers symptômes d'une fièvre de découvertes. Les fils d'Odin aventurent sur des mers orageuses leurs barques hardies et fragiles; les Scandinaves découvrent l'Islande, les îles Féroë, et plus tard le Groënland. Les pirates normands infestent toutes les côtes que baigne l'Atlantique; ils visitent les Açores, Madère et Ténériffe. Des sagas consacrent ces expéditions téméraires; Snorron, Adam de Brême, les recueillent, et le roi Alfred ne dédaigne pas de traduire de sa main les deux voyages du Norvégien Other et du Danois Wulfstan dans les pays scandinaves. La navigation quelque peu suspecte des frères Zeni se rattache à cet ordre de travaux et de recherches.

Ainsi placée entre la civilisation d'Odin et celle de Mahomet, que fait l'Europe chétienne, cette héritière directe de la tradition antique? Elle sommeille toujours. Pourtant, vers le XIIIe siècle, une pensée de propagande semble la réveiller. De pauvres frères mineurs, comme Carpin et Rubruquis, Anscaire et Ascelin, sont lancés dans diverses directions pour gagner des âmes à Dieu. L'un parcourt le nord de l'Europe; les autres, infatigables missionnaires, s'engagent dans le cœur même de l'Asie, que vient de bouleverser la grande

dynastie mongole. Du Dniéper au fleuve Jaune, on ne reconnaît plus qu'un maître : c'est le khan. Il a soumis un continent entier au joug de l'unité la plus despotique. Soit curiosité, soit calcul, les voyageurs se portent tous alors sur ce point. Benjamin de Tudèle a ouvert la marche; Lucimel et Ricoldt l'ont suivi; Marco-Polo, qu'on a nommé à bon droit le Humboldt du moyen-âge, y paraît à son tour, pour faire place à Pegoletti, à Mandeville, à Clavijo, à Haïthon, à Barbaro, à Schilderberg. De tous ces observateurs, Marco-Polo est le seul qui ait vu sainement et raconté judicieusement. Son itinéraire est immense; il embrasse presque toute l'Asie : la vallée de Kachmir (*Chesimur*), la petite Boukharie, la Mongolie entière, la Chine (*Cathay*), dont il décrit les capitales Pékin (*Cambelu*) et Nankin (*Quinsay*); le Bengale, ou pays de *Mien*, nom que divers Asiatiques lui donnent aujourd'hui encore; l'archipel Malais, dont il cite Sumatra (*Samara*); le groupe des Andamans et de Nicobar (*Necauvery*); Ceylan, la presqu'île du Dekhan, les royaumes de Malabar et de Guzurate dans l'Inde, les villes d'Aden, d'Ormus et de Bassora dans la Perse; puis Madagascar (*Magastar*), où il place le rock, cet oiseau fabuleux; le pays des Zinges et des Abyssins (*Abascia*); enfin la Sibérie, limitrophe de ce qu'il nomme *le pays des ténèbres*, et la Russie (*Ruzia*), vaste empire tri-

butaire des Mongols. Quel pèlerinage, surtout dans ces temps de confusion et de barbarie! Malheureusement Marco-Polo, et moins que lui les autres voyageurs cités, ne savent pas assez se défendre de ce penchant au merveilleux, caractère des âges d'ignorance. On voit paraître, dans leurs récits, quelques fables qu'on dirait empruntées aux époques mythologiques. Ce n'est plus, comme dans Hésiode et dans Hérodote, des fourmis gardiennes de sables aurifères, ou des bœufs garamantes qui paissent à reculons; mais c'est, chez Marco-Polo, des montagnes du rubis-balai et de lapis-lazuli; chez Carpin, une grande muraille d'or massif; chez Oderic de Portenau, des oiseaux à deux têtes; enfin, chez Mandeville, chevalier anglais et conteur imperturbable, un fruit prodigieux récolté à Chadissa, fruit qui s'ouvre de lui-même quand il est mûr, et présente un agneau sans laine, excellent à manger. Au XVe siècle de notre ère, la géographie en est encore à son point de départ, aux féeries.

Mais ici la science s'illumine de rayons soudains; comme la loi hébraïque, elle se révèle au milieu des éclairs et de la foudre. Ses deux révélateurs sont Colomb et Vasco de Gama. Depuis longtemps sans doute le pressentiment d'un vaste continent avait dû s'emparer d'esprits supérieurs, et la trace de ces soupçons, plus poétiques que positifs,

plus vagues que formels, se trouve dans Sénèque, dans Possidonius, dans Strabon, dans Pomponius Méla et dans Chrysippe. Il y a plus : la découverte positive de l'Amérique aurait pu passer, même au xe siècle, pour un fait acquis; car, dès ce temps, des Islandais avaient colonisé le Groënland, et l'un deux, Leif Ericson, avait pu reconnaître, vers le sud-ouest, une côte que l'on estime être celle du Canada. D'autre part, et si l'on en croit des autorités qui se plaisent aux hypothèses scientifiques, l'Afrique, longtemps avant l'exploration portugaise, aurait été doublée deux fois, et relevée dans tout son périmètre; la première fois par les Egyptiens de Néchos, la seconde par les Arabes. Mais que veut-on induire de ces insinuations dont la valeur et la portée laissent tant de prise à la controverse? Que Colomb et Vasco de Gama sont deux plagiaires? On ne l'oserait pas.

Ce qui inspira ces hardis pilotes du xve siècle, ce fut moins le bruit vague d'un succès antérieur que leur confiance dans une navigation chaque jour plus savante et plus perfectionnée. L'art des contructions navales commençait alors à sortir d'une longue enfance, et les vaisseaux, mieux membrés, osaient perdre de vue les côtes, pour aller, dans la haute mer, affronter la violence des vents et le courroux des vagues. Les instruments nau-

tiques se ressentaient de ce mouvement; Martin Behain, gouverneur de Fayal, venait de régulariser l'emploi de l'astrolabe pour la mesure des hauteurs solaires; la boussole était acquise à la navigation. Ainsi, par le calcul combiné du méridien et du parallèle, le pilote pouvait, loin de tout rivage, déterminer la position précise de son navire, et, à l'aide de son compas, le maintenir dans la route la plus directe et la plus sûre. L'audace soudaine qui se manifesta chez les praticiens n'était donc pas un phénomène sans cause; les travaux des théoriciens avaient ouvert cette voie aux esprits aventureux. Depuis un siècle environ, l'Italie et l'Allemagne possédaient des écoles d'astronomie et de physique, pépinières de maîtres célèbres et d'ouvriers intelligents. Nous avons cité Martin Behain; il faut y ajouter le Florentin Toscanelli, qui eut quelques relations avec Colomb, et Dominique Maria de Bologne, qui fut, à ce que l'on croit, l'un des professeurs de l'illustre Copernic. D'où il résulte que, s'il y eut un peu de témérité dans l'élan de la navigation à cette époque, il y eut encore plus de calcul. Ce fut un hasard peut-être qui livra à Colomb l'Amérique, sur laquelle, assure-t-on, il ne comptait pas; mais ce qui n'était pas douteux pour l'illustre marin, quand il quitta les côtes d'Espagne, c'est qu'avec du temps et des vivres il devait, en cou-

rant toujours vers l'ouest, et aucune terre intermédiaire ne se présentant, aboutir immanquablement aux Indes. C'était la conséquence forcée de la sphéricité terrestre.

Quoi qu'il en soit, au moment où Colomb s'ébranle, la géographie en est encore à peu près au point où l'a laissée Ptolémée. L'Europe, l'Asie, le nord de l'Afrique, et les îles qui en forment comme les satellites, sont connus tant bien que mal; mais au-delà des Açores et des Canaries, et dans cet espace de deux cents méridiens qui court de l'île de Fer au Japon, les cartes n'offrent que du vide : le périmètre de l'Afrique demeure flottant et indéterminé. Il manque à la science deux mondes complets, le monde américain et le monde maritime; les trois quarts d'un autre monde, l'Afrique, et un nombre illimité d'accessoires. Eh bien! le génie des découvertes s'empare alors du globe avec tant de puissance et d'autorité, qu'en moins de trois siècles ce travail gigantesque s'accomplit presque en entier. C'est la seconde phase de la géographie, celle qui fait la gloire de l'ère moderne.

L'élan est donné; le problème terrestre est poursuivi dans ses deux inconnues : Colomb cingle vers l'ouest, et y trouve un continent; Vasco de Gama gouverne au sud, et arrive dans l'Inde par le cap de Bonne-Espérance. L'enthousiasme

s'en mêlant, les continuateurs abondent. Ce sont, en Amérique, Balboa, Fernand Cortèz, Pizarre, Améric Vespuce, Sébastien Cabot, Walter Raleigh; en Asie, Albuquerque, Barros, Ferdinand Perès, Barthélemy Dias. Vingt ans ne se sont pas écoulés que Magellan double le cap Horn et exécute le premier tour du monde. Mendana et Quiros le suivent. Quelques groupes océaniens son découverts. Jusqu'ici l'Espagne et le Portugal ont seuls marqué leur place dans cette grande invasion maritime. A leur tour, la Hollande et l'Angleterre entrent dans la lice. Les deux puissances catholiques voulaient, avant tout, convertir le globe; les deux puissances luthériennes cherchent plutôt à le coloniser. Le génie religieux lutte quelque temps avec le génie commercial; mais enfin ce dernier l'emporte. Le sceptre de la mer demeure aux argonautes marchands. La France demande sa part de ces îles, de ce littoral que l'on se partage; elle n'obtient qu'un lot insignifiant. Cependant, si les ouvriers changent, l'œuvre ne change pas. La civilisation sillonne les océans, s'impose aux peuples barbares ou sauvages, les séduit par ses raffinements ou les dompte par ses ressources. Elle tient le globe dans ses mains, et semble vouloir le pétrir jusqu'à ce que toutes ses aspérités s'effacent.

Vraiment, quand on assiste à ce spectacle mer-

veilleux, on se sent ébloui et pris de vertige. Autrefois c'était la barbarie qui débordait, à un moment donné, sur la civilisation; aujourd'hui c'est la civilisation qui va au loin déborder sur la barbarie. Le mouvement a lieu en sens inverse, mais le résultat demeure toujours le même : vaincue dans son foyer, ou conquérante hors de son foyer, la civilisation s'assimile toujours les éléments qui s'exposent à son contact; ce qui lui résiste périt. Elle élève, elle redresse; elle ne descend pas, elle ne déchoit pas. Ainsi le veut la hiérarchie des êtres. Les organisations les plus nobles sont celles qui donnent le ton, et l'autorité est en raison de la supériorité. L'ascendant de l'Europe sur le monde tient à cette cause. L'Europe n'a de force et de vertu que par le principe civilisateur qu'elle représente ; c'est là son levier. Voyez où en est le globe depuis qu'il a été attaqué ainsi et par tous les bouts! Peut-on citer aujourd'hui un seul continent où l'Europe ne revive pas, et dans ses idées, et dans ses usages, et dans sa population? Est-il quelque part une influence qui ait osé tenir devant la sienne? L'Asie est-elle encore l'Asie; l'Amérique est-elle encore l'Amérique; l'Océanie est-elle encore l'Océanie, et n'y a-t-il pas beaucoup d'Europe au milieu de tout cela? Récapitulons : en Océanie l'Europe est partout ; elle a fondé Sydney et les colonies pé-

nales de l'Australie; elle est à Hobart-Town, elle est dans les îles Malaises, aux Philippines, aux Moluques, à Java; elle est dans les archipels océaniens, à Hawaï, à Taïti, à Tonga, aux îles Marquises, à la Nouvelle-Zélande. En Asie, elle est souveraine au sud et au nord, en Sibérie et au Bengale; elle y comprime, elle y tient en respect l'esprit indigène; la Syrie, l'Asie mineure, s'agitent sous son inspiration; la Perse s'en défend mal; la Chine seule lui oppose sa grande muraille. En Afrique, l'Europe a pris les clés de toutes les positions : Alger au nord; le Sénégal, Sierra-Léone, Bathurst, les forts de la côte des Esclaves, les échelles de Loanga et de Benguela à l'ouest; le cap de Bonne-Espérance au midi, et les établissements portugais à l'est; l'Egypte, qui complète cette ceinture, obéit-elle à une influence africaine? Reste l'Amérique; mais y a-t-il maintenant une Amérique? Lorsque Colomb en fit la conquête, cette vaste région nourrissait vingt millions d'hommes cuivrés, ou d'Indiens, pour parler la langue des découvreurs; combien en reste-t-il aujourd'hui? Huit cent mille à peine; les autres n'ont pu s'associer à la civilisation, et la civilisation les a dévorés. L'Amérique s'est-elle dépeuplée pour cela? Non; l'Europe y a pourvu; elle a démembré le monde de Colomb, a donné le nord à l'Angleterre, à la France et à la Russie;

le centre et l'ouest à l'Espagne; l'est au Portugal; les îles éparpillées sur ses flancs, à diverses puissances; et une nouvelle Amérique est née avec trente millions de blancs, issus de la conquête. Voilà ce qu'à fait l'Europe en trois siècles, et sans s'appauvrir elle-même, ou plutôt ce qu'à fait la civilisation, dont elle n'est que l'instrument. La fable des dents de Cadmus ne pâlit-elle pas auprès de cette réalité contemporaine?

Au milieu de ce déplacement d'hommes et de ce bouleversement d'existences, on devine quelle dut être la tâche de la géographie. Non-seulement on découvrait pour elle des pays inconnus, mais encore ces pays se modifiaient à vue d'œil; il fallait constater, puis contrôler. Chaque jour de nouvelles reconnaissances agrandissaient son domaine. Après Dampier, Anson, Wallis et Bougainville, Cook avait paru dans l'Océan Pacifique et y avait accompli trois circumnavigations qui sont des chefs-d'œuvre de hardiesse et de patience, de science et de sagacité. Son exemple entraîna bientôt toutes les puissances maritimes vers ces plages nouvelles : la France y envoya Lapérouse et d'Entrecasteaux; l'Espagne, Malespina et Maurelle; l'Angleterre, Bligh et Vancouver. De nos jours même, cet élan ne s'est point ralenti : Krusenstern, Kotzebue, Beechey, d'Urville, Duperrey, Laplace, Freycinet, Paulding et Morrell ont

continué, sous des pavillons divers, ces longues explorations autour du globe et poursuivi le relèvement des archipels océaniens. Si la carte du monde maritime n'est pas complète encore, quant aux détails, les lignes principales sont fixées, l'ensemble est arrêté. D'autres capitaines, non moins entreprenants, cherchaient en même temps la solution d'un problème plus ardu encore, celui d'une communication entre les deux océans au travers des mers polaires : Davis, Hudson, Baffin, Behring, et plus tard Parry et Ross, se dévouaient dans ce but à des dangers hors de proportion avec les résultats.

A côté de ces grandes reconnaissances collectives et pour la plupart officielles, des voyageurs isolés récoltaient pour la géographie sur toute la surface du globe. La Chine n'avait plus de secrets pour les missionnaires devenus tout puissants à la cour de Pékin; les pères Gaubil, Verbiest, Adam Shall, préparaient les voies aux ambassades de Macartney et d'Amherst. L'Inde, vice-royauté anglaise, se révélait tout entière, dans son antiquité, aux savants Colebrooke et William Jones, dans son état moderne, à l'évêque Héber, à Jacquemont et à tous les observateurs intelligents des *Asiatic Researches;* Kœmpfer voyait le Japon; Stamford Raffles et Marsden, les îles Malaises; Chardin, Malcolm et Morier, la Perse; Klaproth, l'Asie

russe et tartare; Hiram Cox et Crawford, la Birmanie; Burkhardt, la Syrie; Sadler, l'Arabie. Voilà pour l'Asie. L'Amérique n'était pas moins favorisée, car en tête de ses explorateurs figurait M. de Humboldt, le voyageur par excellence, le voyageur encyclopédique. M. de Humboldt s'appropriait, par l'autorité d'une science presque universelle, toute la partie équatoriale du nouveau-monde; Bullock, Ward, Pentland, côtoyaient ou complétaient l'illustre touriste; Spix et Martius, le prince Neuwied et Saint-Hilaire parcouraient le Brésil; Pœpig, le Chili et le Pérou; Weddel et King, la Patagonie; Mackensie, l'Amérique insulaire; Pike, Long, Lewis et Clarke, les steppes qui s'étendent du Mississipi aux Montagnes-Rocheuses; Mac-Gregor, le Canada; Hearne, Franklin et Back, la région boréale au-dessus des lacs. L'Afrique ne s'était point dérobée à ce vaste réseau de recherches : sans parler de l'Égypte, foulée par tant de curieux depuis Hérodote jusqu'à l'empereur Adrien, depuis le père Sicard jusqu'à Volney, ce précurseur de l'expédition française, l'Abyssinie et l'Éthiopie voyaient Bruce, Salt, Poncet, Rochet et Combes s'engager dans leurs plateaux inhospitaliers; la région hottentote se révélait à Levaillant et à Barrow; le Congo à Grand-Pré, à Tuckey et à Cardoso; le Sahara à Caillé; tandis que Mungo-Park, Bowdich, Denham, Clap-

perton, Laing et les frères Lander cherchaient, au milieu de mille morts, à dérober aux royaumes de l'Afrique centrale les mystères de leur existence et de leur organisation. Nous citons là trente noms, comme ils nous viennent et au hasard; il faudrait en citer mille.

Ainsi, la situation a changé; la géographie descriptive vient de décupler son domaine. De pauvre et de stérile qu'elle était avant ce bel essor du xve siècle, la voilà devenue opulente et féconde, opulente à ce point qu'elle en est à l'embarras des richesses. Il s'agit maintenant d'ordonner la science, de lui créer des allures méthodiques, d'en trier, d'en contrôler les éléments. La théorie de Ptolémée a été ruinée par les découvertes de Copernic et de Galilée; Mercator et Varénius opèrent sur cette base et renouvellent la géographie mathémathique. Keppler et Newton y concourent en trouvant la loi des mondes. Conring presse la statistique, Delisle et Haase cherchent à recueillir les observations éparses, pendant que Buache se jette dans le champ des hypothèses. Mais les vrais fondateurs de la science générale, d'Anville et Busching, ne paraissent qu'au milieu du xviie siècle. D'Anville, esprit subtil et patient, ouvre la voie à un collationnement érudit entre la topographie antique et la topographie moderne, travail plus ingénieux qu'utile et dans lequel ont

trop abondé, selon nous, Heeren, Voss, Mannert, Gosselin et plusieurs autres. Busching est plutôt l'homme des faits actuels; il rassemble et résume les découvertes accomplies. Le tracé des cartes, jusqu'alors arbitraire et informe, acquiert peu à peu cette précision et cette netteté qu'on y admire aujourd'hui. Après Mercator qui, le premier, changea le système de projection, paraissent successivement Sanson, Blacuw et Cassini, dépassés à leur tour par Rennel, Dalrymple, Arrowsmith, Hogsburg, Lapie et Brué.

Cependant, au milieu de ces conquêtes abondantes et imprévues, la géographie générale voyait à chaque instant s'agrandir ou se modifier ses perspectives. Chaque jour, quelques données vieillissaient, se rectifiaient, se complétaient. L'observation prenait un caractère plus précis, plus rigoureux, plus scientifique. Ce fut alors que les livres succédèrent aux livres; les auteurs aux auteurs. Tous les quinze ans il fallait reconstruire la science, et comme précis élémentaire et comme haut enseignement. L'œuvre la plus méritoire, en ce genre, n'était pas celle du meilleur esprit, mais celle du dernier auteur qui avait pris la plume. C'était plutôt une question de date qu'une question de talent. Ainsi après Mentelle et Pinkerton, parut Malte-Brun; après Malte-Brun, le savant Ritter et M. Adrien Balbi. Venu

le dernier, M. Balbi a sur les autres les avantages qui résultent de son millésime. Il a pu les copier dans ce qu'ils avaient de plus authentique, et emprunter ensuite, soit aux Annales et aux Revues de Weymar, de Paris, de Londres et de Calcutta, soit à des voyages récents, tout un ordre d'observations et de faits qui échappaient forcément à ses devanciers. C'est là le mérite le plus réel de son livre : quoique déjà vieilli, il est le plus jeune. Un temps viendra sans doute où cette mobilité, virtuellement inhérente à la géographie, ne sera plus exagérée par des causes accidentelles. Quand le globe sera connu et bien connu, la science continuera sans doute à se métamorphoser avec les faits statistiques et politiques ; mais elle ne sera plus remise en cause à chaque heure, dans toute son économie, dans ses divisions, dans sa terminologie, dans ses grands reliefs, dans sa constitution orographique ou hydrologique. Jusque-là, pourtant, nos géographes devront se résigner, comme l'a fait M. Balbi, à un rôle de compilation provisoire. Didactiques ou alphabétiques, ils sont menacés du même oubli, et l'*Abrégé de géographie* ne résistera pas plus à cette injure du temps que les dictionnaires de Vosgien, de Macarthy, de Kilian et de Masselin.

On sait beaucoup du globe; mais que de mys-

térieuses existences il recèle encore? Que d'hypothèses demeurent sans preuves, d'énigmes sans mots, de problèmes sans solutions! Sait-on bien comment l'Amérique se découpe sur l'Océan polaire, et si le passage cherché depuis Frobisher jusqu'à Ross, est une chimère ou une réalité? N'y a-t-il pas à préciser le pôle magnétique et à atteindre le pôle réel? L'Asie, ce vieux berceau du monde, n'a-t-elle plus rien à nous révéler; ses populations sont-elles toutes connues; ses plateaux, pépinières d'hommes; ses chaînes, les plus hautes du globe, sont-ils des objets acquis à la science, certains, fixés à toujours? Et l'Amérique, peuplée aujourd'hui de races intelligentes, ne laisse-t-elle pas plusieurs de ses zônes sous le voile? Le littoral nord de l'Océan pacifique, depuis la Californie jusqu'aux îles Aleutiennes, le versant occidental des Montagnes-Rocheuses, les vastes prairies où campent les dernières tribus sauvages, depuis l'Indiana jusqu'à l'Orégon, depuis le Texas jusqu'à la région des lacs canadiens, les steppes inondées de l'Orénoque et de l'Amazone, les pampas argentins, la péninsule patagonienne; tout cela n'est-il pas à revoir, à reconnaître, même après Long, Clarke, Franklin, Mackensie, Spix et Weddel? L'Océanie n'a-t-elle plus d'îlots coralligènes à révéler aux navigateurs, et les lignes de la Nou-

velle-Louisiane ne restent-elles pas indéterminées sur toutes les cartes du monde maritime? Les terres boréales ont été explorées, on a constaté les gisements du Spitzberg et de la Nouvelle-Zemble; mais que sait-on des régions australes, même après Weddel et d'Urville? N'y a-t-il là qu'une immense muraille de glaces, ou faut-il voir dans le Nouveau-Shetland et dans les îles Orkney les sentinelles avancées de terres plus considérables? A part quelques points connus et colonisés du littoral australien, ne vit-on pas dans l'ignorance la plus absolue sur ce vaste continent qui n'a pas moins de deux mille lieues de périmètre? Quant à l'Afrique, elle est encore comme au temps des anciens, un abyme, un labyrinthe où s'égarent les voyageurs quand le minotaure ne les dévore pas. Les sources du Nil n'ont rien perdu de leur inviolabilité antique; elles sont aussi fabuleuses que du temps d'Hérodote; Tombouctou reste à retrouver après M. Caillié, et le Congo a besoin d'une autorité moins apocryphe que celle de M. Douville. Centre, littoral, zône équatoriale ou zône tempérée, depuis le revers de l'Atlas jusqu'aux plateaux du cap de Bonne-Espérance, depuis les côtes de la Guinée jusqu'à celles du Zanguebar, sous tous ses méridiens et sous tous ses parallèles, l'Afrique demeure encore un problème que notre époque ne peut ré-

soudre et dont le temps seul peut dégager toutes les inconnues.

C'est ce lot réservé, cette tâche de l'avenir qui condamnent la science actuelle à des synthèses provisoires. Ce que nous en disons n'est pas pour déprécier de tels travaux; ils sont utiles, ils sont louables, ils servent au progrès des sociétés humaines. D'ailleurs, toutes les connaissances, filles de l'observation, en sont au même point; elles marchent par étapes, et Dieu seul peut dire où sera le bout du chemin.

HISTOIRE ET COLONISATION

DE LA

NOUVELLE-ZÉLANDE.

PRESENT STATE OF THE ISLANDS OF NEW-ZEALAND.
REPORT BROUGHT FROM THE LORDS,
ORDERED BY THE HOUSE OF COMMONS TO BY PRINTED.

I. — Vues générale sur les Iles Polynésiennes.

L'hypothèse accréditée par Malte-Brun, et reproduite par divers géographes, que les archipels du monde océanien ne sont que les sommets, et pour ainsi dire les arêtes d'un continent englouti, semble avoir été infirmée de nos jours par des observations plus judicieuses et plus complètes. L'Océanie, tout invite à le croire, est la plus récente, la plus jeune des parties du globe. Quiconque l'a parcourue a pu lui dérober le secret de sa formation. Deux agents énergiques y concourent, ici les volcans, là les madrépores. Autour

des pics ignivomes s'agglomèrent des îles de lave, onduleuses et tourmentées; dans les centres de travail des lithophites, coraux vivants, la mer soulève des îlots unis et bas. Taïti, Hawaii, les îles Marquises, appartiennent à la première de ces origines; Tonga-Tabou (groupe des Amis), Pomotou (groupe de la Société), procèdent de la seconde. Ainsi, l'eau elle-même coopère aux créations géogoniques; ainsi, dans les profondeurs de la mer, la pierre végète, se meut, s'anime, et des myriades d'architectes y construisent les aiguilles fatales contre lesquelles viendront se briser d'imprudents vaisseaux. On se ferait difficilement une idée de la régularité qui préside au développement de ces îlots de corail. On les voit s'élever, on les voit grandir. Ce n'est d'abord qu'une couronne de récifs, qui, graduellement exhaussée, sort du sein de l'Océan en forme de corbeille, et conserve dans son centre un petit lagon, véritable coupe d'eau salée; puis, quand les détritus madréporiques ont peu à peu enrichi le sol, une végétation spontanée s'y manifeste, et l'écueil se pare d'une cienture de cocotiers et de palétuviers qui le signalent aux navigateurs. Alors les agents sous-marins cèdent la place aux agents terrestres; ils vont soulever d'autres îlots que ceux-ci auront plus tard la mission d'embellir. En présence de cette loi de productions successives,

de cette explication si simple et si satisfaisante, qu'est-il besoin de poursuivre des solutions empiriques et de rêver d'autres Atlantides perdues, après celle de Théopompe et de Platon?

L'Océanie offre d'ailleurs des problèmes bien plus graves que ne l'est celui de sa constitution géologique. Son ethnographie est pleine de mystères. Des races diverses, les unes cuivrées, les autres noires, toutes inégalement douées, se présentent distribuées comme au hasard sur ces nombreux archipels, sans qu'on puisse apprécier d'une manière satisfaisante quelle loi de migration, quel mouvement de proche en proche ont déterminé ces constrastes et régi cet éparpillement. Partout la navigation, encore dans l'enfance, témoigne que la haute mer n'a été pour ces peuples que le théâtre de voyages involontaires, et que leur dissémination confuse sur les différents points de l'Océan Pacifique tient plutôt à des causes fortuites, à des accidents imprévus, qu'à une tendance régulière et réfléchie. Rien qu'à voir leurs frêles pirogues, il est aisé de se convaincre que de pareils esquifs n'ont pu servir à des fins aventureuses et à des découvertes lointaines. Cependant voici le phénomène qui frappe l'observateur. Sur cinq groupes distincts, éloignés l'un de l'autre de mille lieues en moyenne, la même race a été retouvée, rappelant, à peu de

de variantes près, les mêmes mœurs, le même type, le même idiome, les mêmes préjugés, et entre autre cet impérieux *tabou* ou *tapou*, interdiction religieuse qui frappe ou temporairement ou à toujours certains objets, certains hommes, certaines localités. Ces cinq groupes sont ceux d'Hawaii, de Tonga, de Taïti, des îles Marquises et de la Nouvelle-Zélande; cette race est la race polynésienne, celle qui va nous occuper.

Sans chercher à pénétrer des origines obscures, domaine de l'imagination plutôt que de la science, il suffit de dire que la race polynésienne est l'une des plus curieuses qui se soient produites dans l'état de nature. Tout ce qui fait l'orgueil des nations civilisées, la dignité naturelle, le respect de la foi jurée, le courage, l'enthousiasme, le désir de connaître, le besoin d'activité, l'aptitude à tous les rôles et à toutes les fonctions, l'intelligence des choses nouvelles, se rencontre chez ces tribus à un degré qui charme et qui étonne. Limitée à un seul de ces groupes, l'anthropophagie y est regardée moins comme une satisfaction physique que comme une excitation morale. Il est honorable pour le vaincu d'être dévoré par le vainqueur. C'est le sort des armes; des deux parts on y compte. Tout prisonnier est avili s'il ne meurt. L'anthropophagie ne règne, d'ailleurs, qu'entre les tribus belligérantes, et seulement

durant la guerre, ou bien encore de chefs à esclaves. Il est à croire que la présence des Européens sur les parages de la Nouvelle-Zélande, et l'influence toujours croissante d'une civilisation plus humaine, feront disparaître cette horrible coutume de toute la surface de la Polynésie. Une passion raisonnée capitule plus facilement qu'un appétit brutal.

L'état social de ces tribus n'est autre chose que cette organisation instinctive commune aux peuples enfants. On retrouve chez elles les deux conditions de toute existence collective, l'autorité et l'obéissance, les droits de la supériorité physique et même les privilèges de la naissance. La population se partage en chefs et en esclaves, et chacune de ces deux classes exprime dans son maintien et dans ses traits le sentiment de sa dignité ou la conscience de son abjection. Le tatouage est le blason des chefs; ses lignes constituent toute une science héraldique. Entre nobles, la hiérarchie s'établit un peu par le sang, beaucoup par le courage. Les instincts guerriers ayant, chez ces peuples, dominé et absorbé tous les autres, le pouvoir a dû aller naturellement vers la force en délaissant l'intelligence, et de cette investiture sont nées des mœurs intraitables, une susceptibilité inquiète et une vie incessament militante. Ce résultat s'est surtout

produit à la Nouvelle-Zélande où le fractionnement infini des tribus éternise les hostilités. Les habitudes belliqueuses ont, en revanche, servi à maintenir la beauté du type polynésien, la vigueur musculaire des formes. En effet, cette famille se compose de sujets robustes et sveltes, avec un teint d'un jaune plein de vie, des yeux bien découpés, un angle facial qui rappelle celui des Européens, des cheveux noirs et lisses, des lignes pures et correctes, seulement trop labourées par le tatouage. Nulle part ce type n'est plus pur que dans la Nouvelle-Zélande, moins accessible que les autres îles à une invasion d'éléments étrangers. L'obésité, devenue commune à Hawaii et à Taïti, est jusqu'à ce jour demeurée inconnue dans le groupe zélandais, et les progrès de la civilisation n'y ont pas été suivis encore de simptômes d'énervement.

Partout où l'Europe passe, il faut qu'elle laisse son empreinte, soit politique, soit religieuse. La Polynésie lui appartient désormais. A Hawaii, à Taïti, l'esprit indigène n'a pas même songé à la résistance; il s'est livré sans conditions, il s'est résigné au sort du vaincu. Le vêtement national a fait place à un costume sans nom qui a cessé d'être sauvage sans devenir pour cela européen. Toute originalité s'est effacée devant des imitations grotesques, et la race elle-même sem-

ble dépérir sous les atteintes de cette contagion que le commerce promène autour du globe avec ses infatigables vaisseaux. La Nouvelle-Zélande n'a pas désarmé aussi promptement : elle a protesté à diverses reprises par des révoltes soudaines et des colères imprévues. Ses mœurs militaires se sont refusées à une assimilation immédiate. L'archipel a tenu tête à l'ascendant européen avant de le subir, et, tout en cédant, il s'est mieux défendu. Aujourd'hui même qu'il se soumet en obéissant à l'admiration plutôt qu'à la crainte, ni ses mœurs guerrières, ni ses allures indépendantes ne semblent être entamées par le contact civilisateur. Le *tabou* y est toujours impérieux, la loi du talion toujours implacable. Ce que la Nouvelle-Zélande demande surtout à l'Europe, ce sont des mousquets, c'est-à-dire les plus énergiques agents de destruction, les derniers raffinements de la force brutale. On peut juger, par ce fait, de ses tendances.

En matière d'influence religieuse, le contraste a été le même. Hawaii et Taïti sont, à l'heure qu'il est, deux petits royaumes gouvernés par des missionnaires américains ou anglicans. Rien ne s'y dérobe à leur juridiction, pas plus le temporel que le spirituel. Quand les populations ne sont pas au prêche, elles travaillent pour leurs évangélistes; elles ne quittent la Bible que pour

aller féconder de leurs sueurs les champs de la mission. Peu s'en faut que, sur ces deux points, ces apôtres n'aient réuni dans leurs mains un double monopole, celui des cultures et celui du commerce. Tout se fait par eux et presque uniquement pour eux. C'est l'idéal du pouvoir théocratique. A la Nouvelle-Zélande, au contraire, les missions ont été, pendant vingt années, plutôt souffertes que reconnues. Quelques esclaves formaient le noyau de cette petite église; les chefs, les nobles échappaient à son action et y échappent encore. Les grands guerriers du pays se contentaient de la couvrir d'une protection dédaigneuse, déguisant mal leur pitié pour des hommes qui ne faisaient pas leur chemin par les armes. Si aujourd'hui, grâce aux bras européens et à la merveilleuse fécondité du territoire, les établissements des missionnaires ont acquis, dans le nord de la Nouvelle-Zélande, une valeur considérable, le succès semble avoir porté plutôt sur le sol que sur les âmes, plutôt sur les castes subalternes que sur la classe supérieure. L'esprit indigène n'a pas encore abdiqué ici comme il l'a fait dans les groupes situés entre les tropiques. La trempe était plus forte; elle a mieux résisté.

Telle est, dans un aperçu sommaire, la physionomie de la famille polynésienne. On a pu voir par quels points ses diverses branches se tou-

chent et quelles nuances les séparent. C'est la même race éprouvée par des modifications de climats. Avant d'appeler l'attention sur les tribus zélandaises, il était utile de constater rapidement leur filiation. Nous allons maintenant passer à leur histoire.

II. — Premiers Voyages à la Nouvelle-Zélande.

Tasman, ce hardi navigateur du XVIIe siècle, découvrit le premier, en 1642, et nomma la Nouvelle-Zélande. Entré dans le vaste détroit qui sépare les deux grandes îles, et qu'il prit pour un golfe profond, il jeta l'ancre près du rivage et envoya ses canots vers une aiguade voisine. Pendant cette opération, des pirogues survinrent chargées de naturels armés de lances et couverts de nattes pour tout vêtement. On les invita à monter à bord du *Zechan;* ils s'y refusèrent, méditant une surprise. En effet, peu de minutes après, l'un des canots hollandais fut abordé de vive force et perdit quatre hommes dans cette attaque. Il fallut, pour se débarrasser des agresseurs, faire jouer l'artillerie. Tasman quitta ces parages inhospitaliers, qu'il nomma *Moordenaar's-Bay* (baie des Meurtriers), et, après avoir côtoyé l'île septentrionale, il doubla le cap Nord

et cingla vers l'Europe, laissant dans la mémoire des indigènes quelques souvenirs confus de son apparition.

Après Tasman, la Nouvelle-Zélande est oubliée durant cent trente années environ. Cook la retrouve et vient mouiller, en 1769, dans la baie de Taone-Roa. Comme Tasman, Cook fut dès le premier jour obligé de recourir à la force des armes. Les naturels ayant tenté d'enlever une chaloupe, on ajusta le plus hardi d'entre eux et on l'étendit raide mort. L'effet de l'arme à feu fut d'abord puissant; mais, le jour suivant, les tentatives de vol recommencèrent. Il fallut sévir, et une nouvelle lutte s'engagea. Avec leurs massues en bois ou leurs petits casse-têtes en jade vert, les indigènes ne pouvaient tenir longtemps contre la mousqueterie. Ils cédèrent à la deuxième décharge, laissant un mort et plusieurs blessés sur le champ de bataille. Pour en finir, le capitaine fit enlever trois de ces hommes, dans l'espoir de les apprivoiser par de bons traitements. Ils restèrent deux jours à bord de *l'Endeavour*, et repartirent enchantés de l'accueil qu'ils avaient reçu.

Cependant Cook, qui ne faisait rien à demi, se prit à poursuivre, dès ce premier voyage, la reconnaissance complète de ces régions inconnues. Avant tous les autres, il constata que la Nouvelle-

Zélande se composait de deux grandes îles, Ikana-Mawi et Tavaï-Pounamou, d'égale étendue à peu près et séparées par un canal étroit. Il découvrit et releva une foule de mouillages; la baie Pauvreté, la baie Tolaga, la baie des Iles, la baie Mercure, la rivière Tamise, la baie de l'Amirauté et le canal de la Reine-Charlotte. Dans presque tous les lieux où il aborda, il fallut user de démonstrations vigoureuses afin d'assurer les relations et d'intimider les mauvais desseins. A Teahoura, dans la baie d'Hawke, devant le cap Run-away, dans la baie d'Abondance, l'artillerie et les mousquets jouèrent un rôle court, mais décisif. La baie Wangari, les îles Motou-Kowa, furent aussi le théâtre d'exécutions sanglantes. Peut-être Cook se montra-t-il un peu prompt à employer cet argument souverain et à voir des prises d'armes dans toutes les manifestations bruyantes de ces sauvages. Chez un peuple qui ne laisse rien d'impuni, et qui, sous la loi de son *outou* (satisfaction), exerce ses représailles n'importe dans quel temps et sur quelles personnes, cette manière d'imposer l'obéissance, si elle est irrésistible, devient quelquefois funeste. Il est à croire que plusieurs des massacres qui suivirent le passage de Cook, celui de Furneaux par exemple, furent une revanche des rigueurs du navigateur anglais, comme l'assassinat du capitaine

français Marion servit d'expiation aux coupables excès de Surville.

On sait comment Cook et ses collaborateurs exécutaient leurs travaux de reconnaissance. Explorée par eux, la Nouvelle-Zélande appartint à la science européenne. Cook en assura la configuration et la compléta dans trois voyages sucsuccessifs. L'ethnographie, l'histoire naturelle de ces contrées, furent fixées avec autorité, avec certitude. Dès-lors, l'identité de cette race avec la famille de Taïti et des Sandwich fut soupçonnée et dénoncée. C'était la même constitution physique, seulement plus martiale, plus riche, plus vigoureuse. Chez les uns comme chez les autres, la coutume du tatouage, blason vivant de l'individu, sillonnait désagréablement les chairs et dénaturait l'harmonie des lignes. C'était aussi la même souplesse de formes, la même dignité et la même fierté dans le maintien. Les chefs portaient d'élégantes nattes de *phormium*, espèce de lin soyeux et lustré, particulier à la Nouvelle-Zélande. Ces nattes, qui ressemblaient à de longues chapes, leur recouvraient le buste et descendaient jusqu'à mi-jambe. Les cheveux, relevés à la japonnaise sur le sommet de la tête, étaient, chez quelques-uns, ornés de plumes flottantes d'oiseaux de mer. Les femmes avaient moins de distinction dans le type que les hommes : courtes, ramassées, elles

n'étaient jolies que par exception et seulement dans leur première jeunesse. Cook put recueillir, sur divers points, des preuves irrécusables d'antropophagie; il trouva même, sur la plage du Canal de la Reine-Charlotte, les débris d'un festin de chair humaine. Le chirurgien Anderson acheta une de ces têtes devenues depuis fort communes dans nos musées, et que recommande leur parfait état de conservation, obtenue à l'aide des procédés les plus simples.

Cependant la flore du pays se classait sous les mains d'intelligents naturalistes. Ce n'étaient plus ici les merveilleux paysages des tropiques où les palmiers, les bananiers, les pandanus s'épanouissent avec une si gracieuse élégance. Dans son aspect général, la Nouvelle-Zélande tranche complètement sur cette nature molle et riante, et la plus australe de ses grandes îles reproduit plutôt les majestueuses perspectives de notre Europe. Sur les hauteurs, les arbres rappellent le port de nos essences, l'aspect sombre et sévère de nos forêts. Dans les vallées, la végétation étale un luxe inoui. On y chercherait vainement un espace qui pût se comparer à nos pâturages et à nos pelouses; mais des buissons touffus et des plantes sarmenteuses les tapissent dans toute leur étendue. A part les familles de l'organisation la plus simple, comme les lichens et les mousses, aucun

de ces végétaux n'a d'analogues dans nos zônes. Les plus grands arbres appartiennent au genre *dacrydium* et *podocarpus*, ou bien au *dracœna australis*, dont les équipages de Cook assaisonnaient et mangeaient les sommités en guise de chou-palmiste. Le *hinou* sert aux Zélandais à teindre leurs étoffes en noir; le *tawa* rappelle le sycomore pour le feuillage; le *rewa*, le hêtre pour le grain du bois; l'écorce du *wao* est une sorte de liége. Quant aux arbustes, ils sont innombrables : dans les ravins humides et à l'ombre de quelques myrtacées, vivent deux cyathées qui sont l'honneur du genre; puis se déroulent des champs de fougère comestible, dont les rameaux serpentent et s'entrelacent de manière à former des fourrés impénétrables.

Point ou peu de mammifères à la Nouvelle-Zélande. Avant que le cochon y eût été importé des groupes des tropiques, on n'y connaissait que le chien et le rat. Les oiseaux sont plus nombreux, et il en est, dans le nombre, de particuliers à ces îles, comme le glaucope à caroncules, l'aptérix, sorte de casoar à bec grêle, un échassier du genre annarynque, peut-être le sphénisque nain, une colombe à reflets métalliques, un gros perroquet nestor au plumage sombre, puis un philédon à cravate blanche des plus gracieux et des plus coquets que l'on puisse voir. Il faut citer encore un grimpereau si familier, qu'il vient se

poser jusque sur l'épaule du voyageur. Les espèces communes aux autres contrées y paraissent abondantes; on y remarque des tourterelles, des perruches, des moucherolles, des synallaxes, des cormorans, des huîtriers. En fait de reptiles, on n'a encore aperçu que de petits lézards. Le poisson, appartenant aux familles des spares, scombre, serran et labre, est abondant sur certains parages, rare sur d'autres. La classe des mollusques a fourni quelques sujets importants, des haliotides, des struthiolaires, et un nouveau genre ampullacère, encore plus recherché.

Ainsi Cook avait tracé la route aux explorateurs qui devaient le suivre. Un capitaine français, Surville, poussé par les vents, abordait toutefois les côtes de la Nouvelle-Zélande presque en même temps que le marin anglais, et y poursuivait des explorations parallèles. Surpris par une tempête dans la rade d'Oudou-Oudou, il dut à un chef du pays le salut d'une portion de son équipage, et, par un fatal malentendu, ce fut sur ce même chef qu'il fit peser ses vengeances pour la perte d'un canot qu'on lui avait enlevé. Arraché de sa hutte et transporté à bord, ce malheureux insulaire, avant de s'éloigner, vit encore incendier son village. Ces douleurs successives le tuèrent; il succomba en vue des îles de Juan-Fernandez. Cette mort et ce rapt allaient être

cruellement expiés. Deux ans plus tard, un Français, le capitaine Marion, commandant les navires *le Mascarin* et *le Castries*, parut dans la baie des Iles. Dès l'arrivée, les meilleurs rapports s'établirent entre les naturels et les Européens. Des milliers de pirogues accouraient échanger, le long du bord, du poisson, des nattes et du lin contre de vieux clous, des morceaux de fer et quelques verroteries. Doués d'une intelligence merveilleuse, ces visiteurs surent bientôt les noms de tous les officiers, et voulurent, suivant l'usage local, les échanger contre leurs propres noms. On eût dit que Zélandais et Français ne formaient plus qu'une famille, tant la liberté des rapports était poussée loin, même entre sexe différents.

Marion n'avait paru dans ces îles que pour y réparer quelques avaries souffertes par ses vaisseaux. Quand il se vit entouré d'une sécurité suffisante, il fit établir ses chantiers dans une forêt distante de trois lieues du rivages en assurant ses communications au moyen de postes intermédiaires. Les travaux commencèrent au milieu du concours le plus affectueux de la part des naturels. Quand les matelots se trouvaient trop fatigués de leurs courses dans les terres, les Zélandais les chargeaient sur leurs épaules, et les ramenaient ainsi à bord. Les échanges de services et de présents étaient continuels de part et d'autre.

Marion prodiguait les verroteries et les couteaux, les sauvages apportaient les plus beaux turbots de leur pêche. Le capitaine semblait être l'idole du pays. On le proclama grand-chef, et comme insignes de sa dignité, on lui posa sur la tête une couronne surmontée de quatre magnifiques plumes blanches.

Tous ces témoignages d'affection et de déférence cachaient une perfidie. Un jour Marion descendit à terre sous la conduite de Tekouri, son courtisan le plus assidu, et chef du plus important village de la baie. Quelques officiers accompagnaient seuls leur capitaine. Il s'agissait d'une partie de plaisir, d'une pêche. Le soir venu, Marion ne reparut pas; mais personne ne s'en inquiéta à bord : les rapports étaient si sûrs, les relations si bienveillantes. Au jour, on expédia la chaloupe à terre pour y faire les provisions d'eau et de bois. Elle revint avec un seul homme; le reste avait été massacré, coupé en morceaux par les sauvages. Dès-lors plus de doute : Marion et son escorte avaient subi le même sort; la guerre était déclarée, et s'annonçait par la trahison la plus inattendue et la plus affreuse. Les officiers survivants songèrent d'abord au salut de leurs équipages. Désormais aucune opération pacifique n'était plus possible sur cette plage souillée de sang; il fallait seulement dégager les matelots et

les ouvriers compromis au milieu des terres. On forma un détachement qui marcha vers la forêt et parvint à ramener à bord les hommes des chantiers et ceux des postes intermédiaires. Quelques furieux essayèrent de s'opposer à l'embarquement, mais on en fit aisément justice. Une ambulance avait été improvisée sur une île de la baie; on l'évacua en faisant payer aux naturels une résistance insensée.

Cependant Crozet, qui avait succédé à Marion dans le commandement, ne voulait pas quitter la Nouvelle-Zélande sans s'être assuré qu'il ne laissait aucun Français vivant sur ces funestes parages. La mort du capitaine et de ses compagnons était une présomption, douloureusement fondée il est vrai, mais pas une certitude. On avait entendu dans les groupes ces tristes paroles: *Tekouri mate Marion* (Tekouri a tué Marion); mais aucune preuve matérielle du fait n'était acquise aux équipages. Un détachement bien armé marcha donc vers le village, théâtre présumé de la catastrophe. A l'approche des soldats de marine, les insulaires s'enfuirent, et l'on put voir de loin Tekouri revêtu du manteau de Marion, qui était de deux couleurs, écarlate et bleu. En fouillant dans les cabanes, on trouva la chemise ensanglantée du capitaine, les vêtements et les pistolets du jeune lieutenant Vaudricourt, di-

verses armes du canot et des lambeaux de hardes des marins. Sur le sol gisaient le crâne d'un homme mort depuis quelques jours, auquel adhéraient des chairs à demi rongées, et une cuisse humaine dévorée aux trois quarts, affreux débris d'un horrible banquet. Dans un second village, où commandait un chef complice de Tekouri, on trouva de nouveaux vestiges, des entrailles humaines nettoyées et cuites, des chapeaux, des souliers, des sabres, des ustensiles européens. C'étaient plus de preuves qu'il n'en fallait pour corroborer de pénibles convictions : on mit le feu à ces cases inhospitalières, et les deux villages furent réduits en cendres. Marion eut son hécatombe.

Longtemps on put croire que le massacre de cet officier et de ses lieutenants n'avait eu d'autre cause que la férocité naturelle de ces peuples. On ignorait alors cette loi sauvage et terrible qui les régit, cet *outou* si analogue à la *vendetta* corse, et qui, perpétuant la vengeance, la rend héréditaire dans les tribus. Aujourd'hui l'on sait que Marion expia les fautes de Surville. Le Français paya pour le Français. Tekouri appartenait à la même tribu que le chef enlevé de vive force et d'une manière si barbare par les équipages de Surville. D'après le code des représailles, la tribu devait avoir une satisfaction; elle l'eut par les

mains de Tekouri et dans la personne de Marion. Malgré cette fin malheureuse, le nom du capitaine français est demeuré en grande vénération parmi ces peuplades, et c'est aujourd'hui encore un titre auprès d'elles que d'appartenir à la tribu de Marion.

La catastrophe arrivée au capitaine Furneaux dans le canal de la Reine-Charlotte dut aussi être provoquée par des raisons analogues. Un matin, la yole quitte le bord du navire anglais pour aller cueillir sur la plage quelques plantes comestibles : elle ne reparaît plus. On envoie à sa recherche une chaloupe armée qui, après une minutieuse exploration, découvre, sur les bords d'une crique déserte, les débris de l'embarcation, quelques hardes, des souliers, des corbeilles, les unes pleines de fougère, les autres de chair humaine rôtie. Une main à demi brûlée portait deux lettres, T. H. : c'était celle du matelot Thomas Hill, comme le témoignaient ces initiales tatouées d'après un procédé familier aux marins. Plus loin, on reconnut encore les têtes, les cœurs, les poumons d'hommes fraîchement égorgés; dix Anglais avaient péri de la sorte. Furneaux, mal servi par le temps et les circonstances, ne put les venger, et Cook, revenu sur les lieux, aima mieux amnistier le passé que de s'exposer à d'interminables représailles. La tolérance, cette

fois, fut poussée si loin qu'elle scandalisa un Taïtien alors embarqué sur les vaisseaux anglais. On savait que l'auteur principal du massacre était un chef nommé Kahoura qui, malgré ce fâcheux précédent, n'en montait pas moins tous les jours avec une imperturbable assurance, à bord de la *Résolution*. Chaque fois que le Taïtien apercevait cet homme, il s'élançait vers Cook et lui disait : « Tuez-le! tuez-le! c'est le meurtrier des Anglais! » Puis, voyant que Cook s'obstinait à faire grâce : « Pourquoi ne le tuez-vous pas? s'écriait-il; vous m'assurez qu'on pend en Angleterre celui qui en assassine un autre; ce barbare en a massacré dix, et de vos compatriotes. Tuez-le donc! » Le meurtrier écoutait ces propos sans s'émouvoir, et, pour témoigner qu'il ne redoutait pas la mort, il reparut un jour avec sa famille, hommes, femmes, enfants, en tout vingt personnes. Cook sympathisait avec de tels courages : il persista dans son pardon. Cependant il obtint quelques éclaircissements au sujet de la catastrophe. Une querelle pour des vivres avait amené des voies de fait de la part des Anglais, et les indigènes, accourus en force, les avaient accablés sous le nombre. Telle fut la version donnée par les coupables. Cook s'en contenta et les relations se maintinrent dès-lors sur le meilleur pied.

Après le prince des navigateurs, tous les ex-

plorateurs s'effacent. La moisson est faite; il faut se contenter des épis oubliés. Vancouvert en 1791, d'Entrecasteaux en 1793, longent ces îles sans y constater aucun fait nouveau. Hansen, du *Dedalus*, y paraît à son tour en pirate plutôt qu'en marin. La voie est ouverte : ce que les expéditions officielles ont commencé, les spéculations particulières l'achèveront. Les baleiniers, accourus pour la pêche des phoques, s'engagent dans les baies, sondent les passes, signalent les récifs. Ils reconnaissent le détroit de Foveaux, à l'extrémité méridionale de Tavaï-Pounamou, relèvent l'île Stewart, rectifient l'hydrographie du groupe, éclairent les mouillages et indiquent les points de reconnaissance. La Nouvelle-Zélande est devenue le but d'armements nombreux; le commerce s'en empare et la livre à une notoriété plus vulgaire et moins scientifique. La marine marchande étudie ces peuples dans des vues d'exploitation, et l'intérêt pénètre une foule de détails qui s'étaient dérobés aux observations les plus intelligentes. C'est ainsi que l'on entrevit le double côté du caractère des naturels, aussi dévoués dans leurs amitiés qu'implacables dans leurs haines. On connut mieux ce qu'ils étaient, irascibles mais prompts à se calmer, violents mais sincères, fiers mais généreux. Grâce à quelques concessions mutuelles, les relations devinrent

plus régulières, les massacres moins fréquents, et s'il en survint encore, on ne put les regarder que comme les revanches de provocations odieuses. Maîtres absolus dans ces parages, ne relevant que de Dieu et de leur conscience, les capitaines baleiniers durent se livrer à des actes de violence qui n'ont pas tous été révélés. Ce que l'on sait, c'est qu'à diverses reprises ils *firent des rafles* au sein des tribus, et enlevèrent des hommes, qui devenaient des marins excellents, voués à un service gratuit. Ils s'en servirent pour la pêche, les épuisèrent de fatigue, les accablèrent de mauvais traitements, les vendirent même comme esclaves sur d'autres archipels, couronnant ainsi ce système d'exploitation brutale et aggravant le rapt par la traite. Aux abus de la force, les insulaires ne pouvaient opposer que des massacres; et leurs vengeances, mieux raisonnées, furent plus rares, mais plus éclatantes et plus sûres.

L'affaire du *Boyd* en est la preuve. Le capitaine de ce navire, John Thompson, avait reçu à son bord, comme passager et contre le payement d'une indemnité convenue, le fils de l'un des chefs de Wangaroa, connu sur le navire sous le nom de George, et dans son pays sous celui de Taara. George, actif et vigoureux, se prêta d'abord volontairement au service de la manœuvre, et remplit de bonne grâce le devoir d'un matelot

pendant la traversée de Port-Jackson à la Nouvelle-Zélande. Un jour seulement, malade, souffrant, il se permit quelque repos. Le capitaine éclata en invectives, priva l'insulaire de sa ration, le menaça de le jeter à la mer, puis, poussant la barbarie plus loin, le fit fouetter au pied du grand mât. En vain George se plaignit-il de ce traitement, en vain, invoquant sa qualité de passager, ajouta-t-il qu'il était chef dans son pays, et qu'on outrageait son rang en le traitant comme un esclave: on ne l'écouta point, et de nouveau on le déchira de coups. Quand il arriva dans la baie de Wangaroa, ses reins étaient sillonnés de cicatrices.

A peine débarqué, George raconta tout à son père, lui montra les stigmates de sa honte, et en demanda la réparation. Un complot fut tramé. On profita du moment où le capitaine s'était rendu à terre avec une portion de son équipage pour surpendre le navire et massacrer les matelots qui le gardaient. En même temps le chef indigène attaquait sur la plage les Anglais, qui s'y étaient imprudemment dispersés, et assommait le capitaine d'un coup de casse-tête. Tous ses compagnons eurent le même sort : les victimes furent rôties et dévorées; et plus tard les héros de ce banquet se plaignaient d'un singulier mécompte, la chair des blancs étant infiniment moins délicate, disaient-ils, et moins succulente

que celle des sauvages. Sur soixante-dix personnes qui montaient *le Boyd*, il n'échappa que deux femmes et un enfant. Le mousse de la chambre fut aussi sauvé, grâce à l'intervention de George. Ce jeune homme avait eu queques attentions, quelques soins pour l'insulaire durant la traversée. Au plus fort du carnage, il l'aperçut, et se jetant dans ses bras : — George, s'écria-t-il, vous ne voudriez pas me tuer, n'est-ce pas? — Malgré l'exaltation du moment, le Zélandais se sentit ému. — Non, mon garçon, lui dit-il; vous êtes un bon enfant, on ne vous fera point de mal. — En effet, il fut épargné. Cette catastrophe du *Boyd* fut fatale de plusieurs manières. Dans la première ivresse du triomphe, les vainqueurs mirent le feu à un baril de poudre qui fit sauter une portion du navire et quelques naturels, parmi lesquels se trouvait le père de George; et plus tard quand il s'agit de tirer vengeance de cette sanglante affaire, les Anglais en firent retomber la responsabilité, par une déplorable confusion de noms, sur un chef qui y avait joué un rôle honorable et conciliateur. Ainsi les représailles s'engendraient les unes des autres.

A la longue, cependant, on éprouva des deux côtés le besoin de s'entendre. Les Européens y furent conduits par le mobile commercial, les indigènes par le désir de posséder des armes à

feu. Ces armes devaient leur assurer la supériorité dans les guerres locales, et rien ne leur coûta pour s'en procurer, ni les sacrifices en nature, ni les avances bienveillantes, ni même l'oubli complet des griefs passés. Le prestige guerrier de l'Europe captiva ces peuples militaires, sur lesquels l'ascendant religieux ne devait exercer qu'une faible et lente influence. Ils reconnurent tacitement le patronage de la Grande-Bretagne, non comme foyer de christianisme, mais comme atelier de carabines et de mousquets. L'autorité d'un chef se mesurant désormais au nombre de ses fusils, la suprématie devenait une question d'arsenal. Aussi s'établit-il dès-lors, à l'effet d'acquérir ce mode d'influence, un mouvement alternatif de tentatives particulières. D'une part, des guerriers indigènes se hasardaient à visiter l'Europe, dans l'espoir de lui dérober son foudroyant secret; de l'autre, des matelots européens étaient enlevés par surprise et transportés au milieu des terres pour le service de quelques tribus. Ces aventures isolées forment, dans l'histoire de la Nouvelle-Zélande, une suite de chroniques dont nous détacherons un petit nombre d'épisodes.

III. — Voyages en Europe de quelques Zélandais.

Les premiers indigènes, qui s'embarquèrent

sur des navires européens, soit avec Surville, soit avec Cook, périrent misérablement dans la traversée. Ceux qu'enleva *le Dedalus* furent plus heureux. Débarqués sur l'île de Norfolk, ils y trouvèrent un protecteur dans le gouverneur King, qui les ramena lui-même sur les côtes de la Nouvelle-Zélande. Cet acte de loyauté laissa de profondes traces dans le pays, et, quelques années après, un chef du nom de Tépahi arriva, avec cinq de ses fils, dans la colonie de Sydney, où il rencontra l'accueil le plus bienveillant et le plus empressé. Il repartit pour son île, comblé de présents et abondamment pourvu d'instruments utiles. Son exemple décida la vocation de son neveu Doua-Tara, que l'on peut regarder comme un martyr de la civilisation zélandaise.

Doua-Tara n'eut, dans sa courte vie, qu'une idée dominante, celle de naturaliser chez les siens les procédés agricoles de l'Europe. Pendant que les autres chefs dirigeaient toute leur activité vers la guerre, seul il aspirait à des conquêtes pacifiques et s'immolait à la réalisation de ce dessein. Dès l'âge de dix-huit ans, il servait comme matelot à bord de baleiniers qui, après l'avoir employé à des travaux pénibles et gratuits, le déposaient sur quelque côte déserte, nu, souffrant, exténué de fatigue. Jouet des caprices de la fortune, l'insulaire persistait toujours; il voulait

acquérir l'expérience des choses nouvelles, il espérait voir l'Angleterre et le roi George. Enfin ce vœu fut exaucé. A la suite d'une longue pêche sur l'îlot de Bounty, où, durant six mois, il s'était nourri de la chair des phoques et désaltéré avec l'eau de pluie, Doua-Tara arriva enfin en vue de Londres. Là, d'autres déceptions l'attendaient. Comme il insistait pour voir le roi, on le traita comme un enfant, on l'amusa avec des paroles. L'insulaire n'osait se plaindre, mais il souffrait visiblement : sa santé dépérissait à vue d'œil; la fièvre et la toux le consumaient. Enfin, il repartit pour les mers australes, et rencontra, à bord du bâtiment qui le portait, M. Marsden, chapelain de Sydney et chef de la mission de Parramatta, qui le prit en amitié, le fit soigner, le vêtit, le consola. A son arrivée dans la Nouvelle-Galles du Sud, on employa l'insulaire aux travaux du petit domaine des missions : il y apprit à semer et à récolter du blé, et, quand son éducation agricole fut assez avancée, on le renvoya dans sa patrie avec quelques sacs de semences et des instruments de laboureur.

Il était dit que le malheureux insulaire passerait par les plus rudes épreuves. Au lieu de déposer son passager sur les plages de la Nouvelle-Zélande, ainsi qu'il s'y était engagé, le nouveau capitaine se conduisit comme ses devanciers; il

le garda, s'en servit pour traiter le long des côtes, et l'employa ensuite à la pêche de la baleine. Dans cette campagne, Doua-Tara donna une preuve bien remarquable de son courage et de son dévouement. Une baleine venait d'être achevée; elle flottait sur l'eau quand le capitaine voulut s'assurer de sa proie par un dernier coup de harpon. L'animal conservait encore un reste de vie : il se débattit sous le fer, et brisant d'un coup de queue la fragile embarcation, il blessa grièvement le capitaine à la jambe. Le navire louvoyait alors à un mille de distance : la seule chance de salut était de le rejoindre à la nage. Tout l'équipage du canot prit ce parti à l'exception de Doua-Tara, qui ne désespéra pas de sauver son capitaine. Avec un adresse inouie et tout en maintenant sur l'eau ce corps presque inanimé, il parvint à composer, des débris de l'embarcation, une sorte de radeau sur lequel il le déposa, puis il poussa ce lit flottant dans la direction du navire. On accourut et on les recueillit tous les deux.

Ainsi la Nouvelle-Zélande, objet des vœux de l'insulaire, semblait fuir devant ses yeux comme une illusion. Doua-Tara ne la revit qu'après avoir fait une dernière halte à Sydney et à Parramatta, où de nouveaux dons complétèrent son capital d'instruments agricoles. Il arriva dans la baie des

Iles, heureux de pouvoir enfin commencer ses expériences. Sans perdre de temps, il rassembla ses parents, ses voisins, ses amis, leur montra son grain, ses outils, ses instruments de labour, puis il leur expliqua comment le blé se multipliait à l'aide de cette semence, et comment avec le blé on préparait le biscuit qu'ils mangeaient à bord des vaisseaux européens. Les chefs se prêtèrent tous à un essai; ils confièrent le grain à la terre. Doua-Tara en fit autant de son côté, avec plus de soin seulement et plus de sollicitude. Le blé poussa d'une manière merveilleuse; mais la plupart des chefs l'arrachèrent encore vert et dans sa première crue, s'imaginant que le produit adhérait aux racines, comme pour les pommes de terre. Désappointés, ils vinrent vers Doua-Tara, et lui dirent : — Parce que tu as voyagé, tu t'es cru en droit d'abuser de notre inexpérience. C'est mal, Doua-Tara ! — Attendez, leur répliquait celui-ci, et vous me rendrez justice. — En effet, sa récolte étant arrivée à une maturité complète, les indigènes purent voir de beaux épis d'or se balancer sur leurs tiges. Restaient encore la mouture et la panification. Doua-Tara ne savait comment s'y prendre; il manquait d'outils. Un moulin d'acier que lui envoya M. Marsden le tira fort heureusement de peine. Il broya son grain devant les chefs assemblés, le convertit en farine et en

fit un gâteau qu'ils se partagèrent à la ronde. La cause du novateur fut gagnée, et le blé fut décidément en honneur dans la Nouvelle-Zélande.

Ces succès n'étaient rien auprès de ceux que rêvait le Zélandais. Dans un nouveau voyage qu'il fit à Sydney, en compagnie d'autres chefs, il disait à M. Marsden : « Je viens d'introduire le blé dans ma patrie, et, avec nos récoltes de blé, nous aurons ici des pioches, des haches, des bêches, du thé, du sucre. Mais ce n'est rien encore : il faut que mon pays ait une ville. » En effet, à son retour, il en dressa le plan et en traça les rues. Elle devait renfermer une église, une maison pour le chef, une hôtellerie pour les marins. Des cultures étendues l'auraient environnée, des glacis l'auraient défendue contre les surprises guerrières. Tels étaient les projets de Doua-Tara quand la mort l'enleva à vingt-huit ans. La Nouvelle-Zélande perdit en lui un de ses plus nobles enfants, et la civilisation européenne un intelligent propagateur.

Le voyage du grand chef Shongui ne fut pas inspiré par des desseins aussi pacifiques. Shongui n'estimait que l'art de la guerre, et il ne voyait dans l'Angleterre qu'un grand atelier d'armes à feu. Pressé par un ennemi redoutable, il résolut d'aller chercher au dehors les moyens de le vaincre. En vain les hommes de sa tribu voulu-

rent-ils le détourner de son projet; il fut inébranlable : « Laissez-moi partir, leur disait-il; je vous rapporterai douze mousquets et un fusil à deux coups. » Il s'embarqua en 1820 avec un missionnaire, M. Kendall. A Londres, aucun sentiment de curiosité ne vint faire diversion au but passionné de son voyage. Les évolutions des troupes, les manœuvres de l'artillerie avaient seules le privilège de l'intéresser. Présenté à George IV, qui le combla de présents, il conserva, au milieu des splendeurs de la cour, une gravité et une dignité naturelles : on eût dit qu'il était fait à ce luxe et à cette pompe des grands états. Parmi les présents du roi figuraient quelques armes, une cuirasse et un magnifique uniforme : cette attention seule le toucha, et ces objets l'accompagnèrent désormais dans toutes ses campagnes. Quant au reste, il l'échangea à Sydney contre des munitions de guerre. Ce voyage de Shongui tourna d'ailleurs contre les missionnaires, qui, les premiers, lui en avaient suggéré l'idée. Le chef zélandais avait pu se convaincre que ces évangélistes n'étaient, dans leur pays, ni au premier rang ni de première naissance, et cette circonstance suffisait pour les faire déchoir dans son opinion : « Les missionnaires sont des esclaves du roi George, avait-il coutume de dire. Quand je lui ai demandé s'il avait défendu qu'on me

donnât des fusils, il m'a répondu que non. Les missionnaires auraient voulu qu'on m'en refusât, mais le roi leur a dit : « Esclaves, taisez-vous ; je veux contenter mon ami Shongui [1]. »

Ce qu'il y a de plus singulier dans le voyage du chef Toupe, c'est la hardiesse avec laquelle il s'imposa comme passager à un capitaine anglais qui traversait le détroit de Cook. Monté à bord, il renvoya sa pirogue et déclara son intention d'aller en Europe. On essaya de se défaire de cet hôte importun, mais il se cramponna si fortement aux mâts et fit une si belle résistance, que le capitaine se laissa toucher. Toupe était un guerrier célèbre de l'île du Nord : il aimait aussi les fusils, et se plaisait à suivre les exercices à feu. Souvent il s'écriait : « Qu'on me fournisse beaucoup de mousquets, et je serai aussi grand que le roi d'Angleterre. — Durant son séjour en Europe, il donna une foule de preuves de son intelligence. Rien n'échappait à ses observations, surtout en matière de travaux mécaniques. Il mesurait l'importance des choses à leur utilité, et prisait avant tout les ustensiles de fer, les instruments aratoires, les couteaux, les scies, les haches, les ci-

[1] Ce fut pendant le séjour de Shongui en Angleterre que se passa entre le chef zélandais et le baron Charles de Thierry un traité pour une concession de terre à la Nouvelle-Zélande.

seaux. Un homme à cheval lui paraissait une merveille; on voulut la lui expliquer par sa propre expérience; mais l'initiation fut si malheureuse qu'il y renonça. A Liverpool, un peintre demanda à faire son portrait. Il s'y prêta, et n'y mit qu'une condition, celle de reproduire fidèlement son tatouage. Il disait à ce sujet : — L'homme d'Europe trace son nom avec une plume; Toupe porte son nom écrit sur son visage.

Les Zélandais que l'on vient de citer ne sont pas les seuls qui aient voulu s'instruire au spectacle de la civilisation européenne. D'autres guerriers importants, d'autres chefs de tribus, ont paru dans nos contrées, et récemment encore un baleinier du Hâvre amenait en France deux Zélandais que l'Angleterre a recueillis et employés à notre refus. Ces émigrations sont devenues si fréquentes, qu'elles ont perdu leur premier intérêt de curiosité. Tantôt la société des missions expédie à Londres de jeunes sujets que l'on forme pour le sacerdoce et qui succombent presque tous sous l'influence du climat ; tantôt des individus isolés s'embarquent sur des baleiniers, et, en retour d'un apprentissage bien incomplet, se dévouent aux plus répugnants services. Pour satisfaire cette soif de connaître, l'un des personnages les plus influents de l'île du Nord n'a pas craint naguère de s'enrôler comme cuisinier à bord d'un

navire marchand. Ce même instinct a poussé d'autres chefs à s'assurer, tantôt par la ruse, tantôt par la violence, de quelques matelots européens dont ils se sont fait de redoutables auxiliaires.

IV. — Européens naturalisés dans la Nouvelle-Zélande

Le premier Européen qui se fixa sur ces îles fut l'Anglais Bruce, qui consentit à se laisser tatouer, et épousa, en 1805, la fille d'un chef. Il vivait heureux au sein de sa nouvelle famille, quand un de ses compatriotes, capitaine de marine, l'enleva, lui et sa femme, et vendit cette dernière comme esclave dans une île de la mer des Indes. Bruce parvint cependant à gagner Calcutta, où sa jeune compagne put le rejoindre un peu plus tard; mais ni l'un ni l'autre ne revirent la Nouvelle-Zélande.

De toutes les aventures de ce genre, la plus dramatique et la plus romanesque, est celle du matelot anglais Rutherford. Il servait sur l'*Agnès*, brick américain, quand celui-ci laissa tomber l'ancre au fond d'une baie de la Nouvelle-Zélande qu'on croit être celle de Takou-Malou. A la vue du bâtiment européen, des pirogues se détachèrent du rivage, et le pont fut bientôt couvert de naturels. Leurs intentions ne paraissaient pas hostiles, mais des vols multipliés mirent sur-le-champ

de l'aigreur dans les rapports : les hommes s'attaquaient à tout, même aux clous du navire et aux bordages des embarcations. Quant aux femmes, elles étaient si profondément versées dans l'art du larcin, que l'idée les en poursuivait jusque dans les moments où tout s'oublie. Pour couper court à des scènes fâcheuses et éviter un éclat, le capitaine ordonna l'appareillage. Il était trop tard ; deux cents naturels, armés de petits casse-têtes en jade vert, encombraient alors le navire, et leur chef, se dépouillant de sa natte, entonna le chant de guerre. Ce fut le signal d'un carnage affreux. Le capitaine tomba le premier, frappé au crâne ; le maître, le timonier succombèrent à leur tour, mortellement atteints. Le reste de l'équipage fut terrassé, garotté et transporté sur la plage. Durant le trajet, on put voir les vainqueurs lécher le sang qui coulait des blessures des morts. A terre, le drame continua : sur les douze prisonniers, six furent assommés, dépouillés, dépecés et rôtis par quartiers sur des pierres ardentes. Le banquet eut lieu le lendemain, et les convives eurent le courage d'offrir aux Européens survivants des lambeaux de leurs camarades. Cette expédition terminée, les tribus quittèrent la plage, et les prisonniers, partagés entre les vainqueurs, furent emmenés dans l'intérieur des terres. Rutherford échut, avec l'un de

ses compagnons d'infortune, à un chef qui se nommait Emaï.

Dans les premiers jours de sa captivité, Rutherford vécut en proie à des inquiétudes mortelles : il croyait son supplice seulement différé, et que la mort l'attendait. Quand, poussées par une curiosité inquiète, les femmes et les filles de la tribu venaient le regarder de près, le toucher, l'examiner en détail, il s'imaginait qu'elles choisissaient sur sa personne le meilleur et le plus désirable morceau. Ses terreurs ne cessèrent que lorsqu'on procéda à son tatouage. Quelque cruelle que fût cet opération, il s'y résigna avec joie : elle entraînait une reconnaissance de naturalisation et le don formel de la vie. Le tatouage est, d'ailleurs, une œuvre compliquée, un travail d'artiste. Voici ce qu'en dit Rutherford : « On nous dépouilla de nos vêtements et on nous coucha sur le dos. Quatre naturels nous retenaient, les autres allaient nous scalper. Ils y procédèrent avec un os tranchant comme un ciseau qu'ils trempaient au préalable dans du charbon pilé et légèrement humecté. L'os était aiguisé à son extrémité comme une lancette de vétérinaire, de sorte qu'en frappant sur le manche avec un petit bâton, on ouvrait la peau et on l'incisait assez profondément. L'instrument allant jusqu'au vif, le sang coulait en abondance, mais les femmes l'essuyaient avec

des étoffes de lin. Pour ce travail délicat, les naturels se servent de divers instruments, tantôt d'un os d'albatros, tantôt d'une dent de requin. L'opération est des plus douloureuses, et cependant je ne poussai pas un cri, bien qu'elle se prolongeât durant quatre heures. J'ignore quelle pensée présidait à la distribution des figures, mais elles étaient harmonieusement et régulièrement dessinées. Quand le travail fut achevé, les femmes me conduisirent vers la rivière, en me guidant par la main, car j'étais devenu complètement aveugle. Nous étions alors à la fois tatoués et *taboués*, c'est-à-dire *sacrés*. On ne devait pas nous toucher, et nous-mêmes ne devions toucher à rien. Les femmes avaient seules le droit de porter des vivres à notre bouche. Elles se montrèrent attentives, douces, vigilantes, empressées. Grâce à leurs soins, au bout de trois jours mes souffrances étaient apaisées. Je recouvrai d'abord la vue, et au bout de quelques semaines il ne me restait plus de cette rude secousse que les traces indélébiles empreintes sur mon corps. »

Bientôt Rutherford sut à quoi s'en tenir sur ses fonctions auprès du chef indigène. Durant les hostilités il était guerrier, chasseur et pêcheur durant les trèves. Un fusil et des munitions provenant du dernier pillage lui furent confiés, et il trompa l'ennui et l'oisiveté en tuant quelques ra-

miers et quelques cochons sauvages. Un seul événement douloureux assombrit cette première période de sa captivité. Son compagnon fut immolé pour une violation puérile de la loi du *tabou*. Une vieille parente du chef étant morte après avoir mangé des patates pelées par mégarde avec le couteau d'un blanc, les prêtres et les médecins du pays déclarèrent que ce blanc devait mourir. En vain Rutherford essaya-t-il d'intervenir et d'excuser son malheureux camarade. La loi était inflexible : l'Européen fut sacrifié. Dans le même moment, on célébrait avec une grande pompe les funérailles de la morte. Le cadavre, porté dans la campagne, avait été adossé à un poteau et revêtu de magnifiques nattes. Le visage fut enduit d'une couche d'huile de requin; la tête fut couronnée de feuilles de phormium et ornée de plumes blanches. Aux premières décharges de la mousqueterie, les populations accoururent de tous les environs, et, s'agenouillant devant le cadavre, elles se dépouillèrent de leurs nattes et se déchirèrent les chairs jusqu'à en faire jaillir le sang. Un festin splendide termina la cérémonie; puis le chef congédia ses convives en échangeant avec eux le salut du nez [1].

Demeuré seul, Rutherford comprit de nouveau que sa vie était à la merci d'un caprice ou du

[1] Le salut de la Nouvelle-Zélande consiste à s'appuyer fortement les nez l'un contre l'autre.

tort le plus involontaire et le plus puéril. Il résolut, pour conjurer tout malheur, de s'identifier plus que jamais avec les mœurs, la vie, les habitudes locales. Son costume européen, grâce à des réparations infatigables, avait duré trois ans; mais il était impossible de lui demander un plus long service. Il adopta les vêtements du pays, se couvrit de nattes et marcha désormais sans chapeau ni souliers. Cette métamorphose produisit un tel effet que son protecteur l'éleva au rang de chef dans une cérémonie publique. On lui coupa les cheveux sur le devant avec une coquille d'huître, on lui donna un casse-tête en serpentine, on passa, tant sur sa figure que sur ses nattes, une composition d'huile et d'ocre rouge, tous signes distinctifs d'un rang élevé. Pour épuiser ses privilèges, Rutherford n'avait plus qu'à prendre deux ou trois femmes, selon l'usage des chefs. Il choisit les deux filles de son protecteur, qui se prêtèrent à cet arrangement avec la meilleure grâce du monde.

Cependant la guerre venait d'éclater. La tribu de Rutherfort devait marcher en auxiliaire contre les peuplades de la baie des Iles, et l'Anglais fit naturellement partie du contingent. La rencontre eut lieu sur les bords d'une petite rivière qui coulait entre les deux camps. Le chant de guerre ayant été entonné, les armées, fortes de mille

hommes chacune, se formèrent sur un front de deux combattants d'épaisseur, tandis que les esclaves se repliaient sur l'arrière pour ramasser les armes et recueillir les blessés. L'affaire commença par une décharge générale des mousquets et se poursuivit dans une mêlée corps à corps. Les cris des femmes, qui suivent leurs maris sur les champs de bataille, les chants des guerriers, les plaintes des mourants animaient cette scène et la remplissaient d'une sauvage terreur. Les massues, les lances, tourbillonnaient dans l'air, maniées avec une dextérité merveilleuse; la main gauche des combattants cherchait à saisir la chevelure du champion ennemi, tandis que la main droite armée du casse-tête, menaçait de lui fendre le crâne. Le choc fut vif, mais il dura peu : l'armée de la baie des Iles céda, et battit en retraite à travers les bois. Rutherford, heureux jusque-là, fut blessé à la cuisse par un fuyard, puis soigné et pansé sur le champ de bataille. Quand vint le soir, un beau spectacle réjouit l'âme des vainqueurs. Vingt têtes plantées sur des lances figuraient comme autant de trophées, et quarante cadavres promettaient d'autres joies pour le lendemain. Ces saturnales de la victoire durèrent deux jours.

Enfin le moment approchait où Rutherford devait voir finir sa captivité laborieuse. Quoique

fixé depuis dix ans sur cette terre, il regrettait secrètement la patrie et n'attendait qu'une occasion favorable pour s'évader. Cette occasion s'offrit. Un jour, dans tous les villages de l'intérieur, le bruit courut qu'un navire venait de paraître sur la côté, et la fumée s'élevant de la crête des montagnes confirma cette nouvelle. A ce signal familier, les tribus, poussées par la soif du butin, se précipitèrent vers la plage. Rutherford s'y rendit avec plus d'empressement que les autres, mais dans des intentions bien différentes. Quand il arriva, un brick était en vue, quoique fort au large. Les chefs se consultèrent et résolurent de dépêcher l'Anglais pour attirer ce bâtiment dans un piége. Rutherford accepta et s'embarqua dans une pirogue avec cinq naturels. Quand il monta sur le pont du brick, qui était un baleinier américain, le capitaine s'écria tout étonné : — Voilà un Zélandais blanc! — Dites un Anglais tatoué, répliqua Rutherford. — Puis il raconta aux officiers ses romanesques aventures. Le capitaine compâtit aux infortunes du matelot et consentit à le recevoir : on renvoya la pirogue montée par les naturels, et le baleinier reprit le large. Le chef zélandais ne revit plus son gendre, et ses deux filles attendent encore leur époux.

Il paraît, au surplus, qu'une foule d'existences

analogues se rencontrent dans l'intérieur de la Nouvelle-Zélande, peuplée de marins déserteurs et de *convicts* échappés des geôles de Botany-Bay. Partout où ces hommes se sont fixés, ils ont donné le spectacle d'une dépravation raffinée jointe à un abrutissement barbare, et ont véçu avec les naturels dans un état de promiscuité révoltante. Rutherford en nomme deux établis dans son voisinage, l'un et l'autre tatoués et mariés à des filles de chefs. M. de Blosseville en cite un troisième, matelot réfractaire, qui non seulement avait perdu le sentiment de sa nationalité antérieure, mais qui s'était identifié avec ces mœurs hideuses au point de devenir un cannibale passionné. Il faut le dire à la honte de notre civilisation, elle a souvent été représentée dans ces mers par des hommes plus dégradés que ne le sont les sauvages.

V. — La Nouvelle-Zélande depuis l'établissement des missions.

L'origine des missions de la Nouvelle-Zélande se fait remarquer par le concours des plus fortes et des plus douces vertus évangéliques, le courage, la patience, la résignation et le dévouement. Quand l'apôtre qui fut la tête et le bras de cette pieuse entreprise, le révérend M. Marsden, songea à fonder un établissement sur ces parages,

l'archipel n'était guère connu en Europe que comme un théâtre de catastrophes sanglantes. Des massacres réitérés, des agressions audacieuses attestaient les mœurs féroces et l'intrépidité naturelle des tribus indigènes. Elles semblaient aussi inaccessibles à la douceur qu'à la crainte, aux bons procédés qu'aux voies de rigueur. Aucun navire, si bien armé qu'il fût, n'était en sûreté le long de cette côte, et le *Boyd* venait d'être enlevé et anéanti avec soixante hommes d'équipage.

Ce fut au milieu d'un peuple suspect et redoutable à tant de titres que descendirent, au mois de décembre 1814, trois missionnaires, MM. Kendall, Hall et King, avec leurs femmes, leurs enfants en bas âge et un petit nombre de serviteurs. A cette époque et dans l'état du pays, le succès était plus douteux que le martyre. M. Marsden seul avait la conscience d'heureux résultats. il avait étudié le caractère zélandais moins d'après les impressions publiques qu'à l'aide d'observations intelligentes et personnelles. Divers chefs s'étaient assis à ses foyers dans l'établissement central de Parramatta, et l'étude qu'il en fit lui permit de dire, dès 1813, que cette race était *susceptible de toute amélioration morale*. Aussi ne recula-t-il ni devant les périls de l'œuvre, ni devant les hésitations de son gouvernement. Con-

fiant dans les promesses de quelques chefs indigènes, il partit lui-même avec ses missionnaires et alla présider à leur installation.

Quand il arriva à la baie des Iles, la saison d'été animait ces parages. Le ciel était pur, la terre étalait une végétation puissante. Tout parut sourire aux nouveaux venus, la nature et les habitants. Les chefs se montrèrent tels que M. Marsden les avait jugés, méchants pour les méchants, bons pour les bons. On traita avec eux d'un terrain qui devait servir aux premières cultures de la mission. Deux cents acres furent cédés, dans le district de Rangui-Hou, en échange de douze haches. La pieuse colonie s'y installa, construisit quelques cases, s'occupa de ses premiers besoins, défricha et ensemença son petit domaine. Ce fut là le berceau des missions de la Nouvelle-Zélande, composées d'abord de vingt-cinq membres, hommes et femmes, maîtres et serviteurs. Dans quatre voyages consécutifs, M. Marsden poursuivit le développement de son œuvre avec un zèle intelligent et un courage infatigable. D'autres acquisitions furent faites sur divers points, et l'on vit ainsi, dans un rayon de vingt lieues et au sein des tribus principales de l'île du Nord, se fonder des missions nouvelles qui toutes avaient leurs jardins, leurs chapelles, leurs desservants anglais et leurs protecteurs indigènes. L'œuvre de

Dieu se fraya une voie, surtout par des moyens temporels. Le succès parut si probable dès ce temps, que la concurrence s'en mêla. L'église anglicane avait eu jusqu'alors les honneurs exclusifs de cette conversion; les églises dissidentes voulurent s'y ménager un rôle. Des missionnaires wesleyens, secte de méthodistes, parurent dans la baie de Wangaroa, et, chassés de ce point par les naturels, se reformèrent sur les rives de l'Hoki-Anga et à Mangounga. Malgré les nuances et les intérêts qui les séparaient, la meilleure harmonie régna constamment entre les deux églises.

Cependant leurs progrès n'ont pas été aussi rapides qu'on l'avait espéré d'abord. Soit que l'élément spirituel du culte protestant ne soit pas doué de ce prestige inhérent au catholicisme, soit qu'absorbés dans les soins de leur ménage les missionnaires n'aient pu agir assez efficacement sur leur grande famille, il est certain que l'influence religieuse fut à peu près nulle dans les premiers temps. En acceptant la supériorité des faits, les naturels ne voulurent pas comprendre la supériorité des idées. Ils voyaient dans les missionnaires, artisans pour la plupart, d'excellents forgerons, des armuriers inestimables; mais il ne leur venait pas à la pensée de les regarder comme les dispensateurs d'un royaume

céleste. Rencontrant chez eux quelques commodités de la vie matérielle, ils les estimaient beaucoup pour cela, peu pour le reste; ils les respectaient, mais ne les écoutaient pas. Leurs traditions guerrières, mêlées d'un vague sentiment d'immortalité, suffisaient pour satisfaire leurs instincts religieux. Ils y tenaient; ils ne voulaient pas d'autre croyance. Aussi, même aujourd'hui, quoi que les missionnaires aient pu dire ou faire dire, il n'y a pas, à la Nouvelle-Zélande et parmi les indigènes, d'église chrétienne qui mérite ce nom. On a gagné quelques esclaves, on a formé quelques enfants; mais à peine cite-t-on un seul chef qui se soit ouvertement rallié au giron des deux missions. En exagérant les chiffres, on peut attribuer, sur le papier, à l'une douze cents prosélites, à l'autre quatorze cents; mais qu'est-ce que ce faible contingent auprès des cent cinquante mille ames de population que renferme la grande île du Nord? Les missionnaires épiscopaux ne se sont point abusés sur un semblable succès, et, renonçant à éveiller une foi inerte, ils ont sur-le-champ aspiré à un autre mode d'influence. Grâce à l'or de la société centrale, ils se sont rendus acquéreurs de vastes espaces de terrains, les ont défrichés, les ont livrés à une active culture. Aujourd'hui ils peuvent passer pour les seigneurs suzerains de la baie des Iles,

et désormais, pour gargner des âmes à Dieu, leurs richesses seront plus éloquentes que leurs paroles.

Le plus grand obstacle à la propagation du christianisme s'est rencontré dans l'essence même de notre loi divine, incompatible avec les habitude belliqueuses des tribus zélandaises. On leur défendait la guerre, qui était leur tradition, leur culte, leur vie. On leur interdisait la vengeance des injures, qui formait leur code d'honneur. On leur proposait d'échanger leurs mœurs inquiètes contre des mœurs paisibles, l'impétuosité contre la patience, la pétulance contre la tranquillité. Un peuple ne se refait pas en un jour; il ne se livre pas à l'inconnu sans combat et sans résistance. Les préjugés, les usages, les lois du pays ne se laissèrent donc pas entamer, et plus d'une fois ils réagirent violemment contre les étrangers qui les menaçaient par leur présence. Presque toutes les querelles entre les naturels et les missionnaires provinrent de l'incompatibilité des tendances et des doctrines réciproques. Les missionnaires refusaient des mousquets aux chefs, qui, à leur tour, refusaient des vivres aux missionnaires. Les baleiniers, se prêtant sans aucune difficulté au commerce des armes à feu, devaient obtenir et obtenaient toutes les préférences des indigènes, qui ne pouvaient s'expliquer les scru-

pules des ministres de l'Évangile. Sous l'empire de ces rancunes, les établissements religieux furent, à diverses reprises, inquiétés, manacés, pillés, dévastés. Les wesleyens de Wangaroa subirent un sac complet; leur maison fut démolie, leurs champs furent ravagés, leur vie même se trouva en péril. A Pahia, à Waïmate, à Tepuna, à Waï-Tangui, ces scènes se reproduisirent, mais toutefois avec moins de violence. La cause de ces ruptures soudaines était ou la mort d'un chef puissant, ou une demande d'armes à feu à l'occasion d'une guerre prochaine.

La meilleure preuve du peu de succès des missionnaires pendant les vingt premières années de leur séjour, peut se tirer de l'activité même des hostilités entre les tribus zélandaises durant cette période. Ce fut presque une extermination régulière et systématique. A peine une trêve était-elle conclue sur un point, qu'une rupture éclatait sur l'autre. Les grandes luttes de Shongui et de Pomare datent de ce temps. Quand Shongui se rend à Londres avec un ministre de paix, c'est pour y mieux préparer la guerre. Les personnages importants du pays périssent tous par les armes. Shongui meurt des suites d'une blessure: Pomare est dévoré par son ennemi. Entre les peuplades du centre et celles de la baie des Iles, le combat s'éternise sans merci et sans trêve. Chaque ren-

fort de mousquets est un encouragement à de nouvelles tentatives. Ceux qui n'ont pas cette ressource imaginent mille ruses pour en neutraliser l'effet. Un chef de l'ouest fait coucher ses gens à plat ventre au moment de la première décharge, l'esquive ainsi, et se précipite ensuite sur ses antagonistes, fort embarrassés d'armes qui ont épuisé leur effet. Aucune des anciennes coutumes guerrières n'a disparu; la victoire a toujours son horrible lendemain. Le *tabou* règne plus impérieusement que jamais, il vient frapper les missionnaires jusque dans leurs champs, leurs cultures, leurs maisons, leurs néophytes. Les nouveaux chrétiens respectent ce que la loi du pays tient pour sacré. Le code des représailles n'a point adouci ses rigueurs. Rien n'est changé, si ce n'est qu'on souffre sur les lieux des hommes qui y ont importé une civilisation matérielle. C'est une question de reconnaissance, d'égards, de bons procédés, voilà tout. Les indigènes n'ont jamais rendu le mal pour le bien.

Si la vie locale ne s'est que faiblement modifiée, il ne faut pas croire que les missionnaires aient assisté, sans tenter aucun effort, au spectacle de leur impuissance. Les voyages de M. Marsden, les laborieux travaux de ses collègues sont des témoignages d'une activité louable, bien qu'infructueuse. Mais là où le zèle religieux a

échoué, le mouvement commercial imprime déjà de profondes traces. La baie des Iles, rendez-vous des baleiniers, a reçu en 1836 cent cinquante-un navires, en 1837 cent quarante-neuf, en 1838 cent soixante-douze. C'est devenu une échelle importante où plus de six cents Européens forment une sorte de comptoir et un noyau de colonisation. Si l'esprit indigène doit être transformé, c'est par ce contact et non par l'influence religieuse. Les Zélandais sont surtout un peuple pratique; l'habitude les domptera plutôt que la parole. Des rapports plus fréquents avec les Européens entraîneront des besoins et des penchants plus identiques, et déjà les naturels de la baie des Iles ont vaincu leur répugnance pour les liqueurs spiritueuses, que les autres tribus repoussent toujours avec dégoût. La population de ces îles gagnera-t-elle à cette métamorphose? Ceci est un autre problème qui serait trop long à résoudre. Un peuple ne change pas de mœurs, d'habitudes, de vêtements, sans subir de graves et cruelles altérations. La vie sociale est comme la vie de l'homme : une modification de régime l'atteint dans sa source même. L'énervement physique qui s'est déjà produit à Taïti et à Hawaï n'épargnera pas sans doute la Nouvelle-Zélande. Il se peut même qu'aucun de ces groupes ne résiste à cette épreuve décisive, et ainsi se trouverait

jutifiée cette loi qui fait succéder les races aux races, comme les individus aux individus.

Avec les baleiniers la Nouvelle-Zélande a vu paraître en bien plus grand nombre les vaisseaux des puissances européennes, les uns chargés de missions scientifiques, les autres d'une surveillance militaire. L'Angleterre y a envoyé quelques croiseurs, et dans le nombre, le capitaine Hobson du *Rattle-snake*. La France n'est point demeurée en arrière, et, dans l'espace de douze ans, cinq expéditions successives ont montré aux indigènes des *hommes de Marion*, comme ils les nomment encore. En 1824, *la Coquille* mouille dans la baie des Iles et y exécute de beaux travaux d'hydrographie. En 1827, *l'Astrolabe*, après avoir exploré et relevé toute la côte orientale de la Nouvelle-Zélande, jette à son tour l'ancre dans les mêmes eaux, et complète avec une grande autorité les observations antérieures. *La Favorite* y paraît en 1831, et nous donne de son voyage une relation pleine de charme et d'intérêt. L'année 1838 est encore plus féconde : deux fois le pavillon français se montre dans la baie des Iles, la première fois sur la corvette *l'Héroïne*, capitaine Cécille; la seconde sur la frégate *la Vénus*, capitaine Dupetit-Thouars. *L'Héroïne* trouva sur les lieux le premier missionnaire catholique qui s'y soit fixé, M. de Pompallier, évêque de Maronée. Arrivé à

la Nouvelle-Zélande vers la fin de 1837, ce digne ecclésiastique avait eu toutes les peines du monde à se soustraire aux violences furieuses des naturels, ameutés par les missionnaires épiscopaux.

La présence de *l'Heroïne* [1], l'appui énergique et loyal du commandant Cécille, firent sur-le-champ au prêtre catholique un meilleur sort et une meilleure place. La malveillance fut intimidée, les haines s'apaisèrent. *La Vénus* acheva ce que *l'Héroïne* avait si dignement commencé, et le brave capitaine Dupetit-Thouars, nom glorieux dans notre marine, couronna sa station par des travaux d'hydrographie et des observations judicieuses sur l'état social de ces peuples.

Cependant, depuis 1832, les Anglais avaient compris qu'ils ne pouvaient laisser la Nouvelle-Zélande à la merci des criminels et des forbans de toutes les nations. Sur un point si fréquenté par les vaisseaux, il fallait établir une justice ou tout au moins une surveillance. Les pouvoirs qui avaient été donnés aux missionnaires en vertu d'une loi de George IV étaient illusoires et insuffisants. Cette écume sociale qui, dès 1813, arrachait de douloureuses plaintes à M. Marsden, ne faisait que gagner chaque jour du terrain.

[1] *L'Héroïne* ne quitta la baie des Iles que pour aller châtier les insulaires de Chatam, qui avaient massacré l'équipage du *Jean Bart*, bâtiment français.

Encore quelques années de tolérance, et la Nouvelle-Zélande devenait une république de boucaniers, régis par la loi d'une souveraine impunité. Il fallait aviser : on avisa, mais d'une manière timide. L'Angleterre avait peur alors d'être soupçonnée d'envahissements; elle se contenta d'envoyer à la baie des Iles, en 1835, un consul, M. Busby, avec des attributions vagues et impuissantes. Ce consul n'avait et n'a encore ni juridiction définie, ni moyens d'action appréciables. Quelques procès-verbaux, quelques rapports, voilà à quoi s'est réduit jusqu'ici son rôle officiel. Mais avec cette intelligence qui caractérise les fonctionnaires anglais, il a su s'en créer un autre, et il ne doit pas être demeuré étranger aux dernières combinaisons commerciales qui se rattachent à l'exploitation de cet archipel.

Ce consul venait à peine de s'installer dans la baie des Iles, quand il apprit par la voie publique qu'un baron français réclamait et s'attribuait la souveraineté de la Nouvelle-Zélande. Voici à quels faits se rattachait cette prétention. En 1820, durant le séjour de Shongui à Cambridge, le baron Charles de Thierry avait acheté de ce chef zélandais, par l'entremise de M. Kendall, missionnaire, quatre-vingt mille acres de terre sur les bords de l'Hoki-Anga et ailleurs moyennant

trente-six haches [1]. L'acte fut mis en règle, et, comme droit, l'enquête du parlement n'a pas atténué sa valeur. Comme fait, c'est différent; non-seulement la possession a été contestée, mais elle semble avoir été refusée. Cependant, en 1834, M. Charles de Thierry songea à donner cours à son titre de propriétaire. Il forma à la Guadeloupe une société qui devait poursuivre la colonisation de la Nouvelle-Zélande, en la combinant avec la canalisation de l'isthme de Panama. A l'appui de ses vues et pour préparer les esprits, il lança un manifeste qui ne manquait ni d'adresse ni d'assurance, et dans lequel, ne retirant rien de ses prétentions sur le territoire qui lui avait été inféodé, il déclarait cependant reconnaître et vouloir respecter les droits des tenanciers actuels. C'était à la fois juste et habile, même en prenant la chose au sérieux. A cette déclaration imprévue de suzeraineté, M. Busby crut devoir répondre par une contre-déclaration d'indépendance. Il réunit trente-cinq chefs de l'Ile du Nord et leur fit signer un acte dérisoire qui ressemblait beaucoup à une constitution eu-

[1] Ce marché, tout surprenant qu'il peut sembler, n'est pas le seul de ce genre. M. Marsden avait acquis aussi, en 1814, un assez grand espace de terrain moyennant douze haches. Il faut ajouter que M. Thierry se dit acquéreur à un titre bien plus onéreux et parle de dix mille livres sterlings qu'il avait données à M. Kendall comme contre-valeur de ses achats.

ropéenne, avec congrès, séances annuelles et équilibre des pouvoirs. Rien ne manquait à cette parodie. Muni de cette pièce, il attendit M. Charles de Thierry de pied ferme. Par surcroît de précaution, il voulut même que la Nouvelle-Zélande eût son pavillon, qui fut solennellement reconnu par l'Angleterre.

Cependant M. Charles de Thierry n'arrivait pas; il ne venait pas assurer son droit par une investiture réelle. Longtemps retenu à Taïti et dans la Nouvelle-Galles du Sud, il ne débarqua à la Nouvelle-Zélande que vers la fin de 1837; amenant avec lui soixante hommes qu'il avait recrutés à Sydney, et qui n'étaient pas, comme on peut le croire, des hommes de choix. A son arrivée, on s'occupa de ses droits et de ses prétentions. S'il faut en croire l'enquête de la chambre des lords, une assemblée de chefs aurait déclaré que la vente des quatre-vingt mille acres, datant de 1820, était nulle et périmée. Mais, comme compensation, un des chefs d'Hoki-Anga aurait cédé à M. de Thierry quatre mille acres d'excellente terre, aux prix de 200 liv. sterl. payables en denrées. Voilà où en étaient les choses à cette date. Aujourd'hui, si l'on s'en rapporte aux documents de l'enquête des lords, M. de Thierry n'en maintient pas moins ses protestations contre toute occupation anglaise, en pre-

nant le titre un peu ambitieux de roi de Rahaheva.

Cet incident une fois vidé, la Nouvelle-Zélande restait partagée, vers la fin de 1838, entre trois influences : celle de l'esprit indigène, toujours indomptable et entier; celle des missionnaires, qui continuaient à petit bruit et sur une échelle réduite leur lent travail de prosélytisme; enfin celle de l'esprit européen, envahissant le pays pas tous les bouts, utilisant le mal comme le bien, se propageant par le commerce et par la politique, par les résidents et par les voyageurs. C'est ce dernier phénomène qui a éveillé l'attention de l'Angleterre sur un pays où elle entretient déjà un grand commerce sans y avoir fondé aucune organisation régulière; c'est lui qui a donné naissance aux vastes projets de colonisation dont il nous reste à parler.

VI. — Colonisation anglaise de la Nouvelle-Zélande.

Quand on récapitule ce que l'esprit d'entreprise a fait depuis un siècle pour l'Angleterre, et ce que l'Angleterre a fait par lui, on ne peut se défendre d'un profond étonnement. Au temps où le commodore Drake et le lord Delaware ouvrirent cette carrière de glorieuses aventures, l'un en promenant le pavillon britannique autour du globe, l'autre en portant la hache du pionnier

sur les forêts du Nouveau-Monde, la Grande-Bretagne ne possédait que ses deux îles européennes et quatorze millions de sujets directs. Ce qu'elle a réalisé depuis lors en fait de conquêtes dépasse toute imagination, et la statistique de nos temps positifs prend à ce sujet la couleur d'une tradition fabuleuse. Comme si c'était une tâche légère que d'avoir peuplé et renouvelé l'Amérique du Nord, l'une des grandes Antilles et les plus belles îles de l'Océan atlantiques, l'Angleterre s'est attaquée à l'Asie, et y a fondé son empire des Indes, — aux terres australes, et s'y est adjugé un continent. Jetant en chemin des garnisons sur toutes les plages et plantant son drapeau sur tous les rochers, elle n'a eu pour son génie de découvertes d'autres limites que celles du monde. Aujourd'hui la Grande-Bretagne étend son pouvoir sur une superficie de 775,000,000 lieues carrées et commande à cent quarante-huit millions de sujets immédiats. La dixième partie du globe est dans ses mains. Qu'on parle maintenant de sa décadence!

Ce succès merveilleux tient à deux causes, à l'esprit public et au génie particulier. Point de lutte, point de rivalité entre ces deux expressions de la grandeur nationale. L'action collective a toujours appuyé, complété, chez nos voisins, l'initiative individuelle, et la force de tous n'a nulle part

fait défaut aux hardiesses de chacun. Jamais un plus bel ensemble d'efforts n'a concouru à de plus brillants résultats. Il faut ajouter que l'élévation du rôle a dû influer beaucoup sur le caractère du peuple qui s'en était hardiment emparé. Il est des mérites qu'une situation commande et aussi des vices qu'elle impose. Une fois lancée dans sa voie d'envahissement, l'Angleterre n'a plus eu ni le choix des moyens, ni la liberté des allures. Il fallait marcher devant soi sans s'arrêter, sans regarder en arrière, entreprendre toujours et toujours réussir. A défaut du droit le fait, à défaut de l'adresse la violence; tout était bon, pourvu que le succès fût au bout. On ne saurait dire tout ce qu'il s'est dépensé, dans cette mission, d'égoïsme persévérant et d'énergie impitoyable. De tels mandats n'échoient qu'à de fortes races, douées de l'esprit de suite et du plus grand des génies, celui de la patience. Aujourd'hui même l'élan est tel qu'il emporte la nation malgré elle, malgré un retour réfléchi sur son état intérieur. Le gouvernement a beau se refuser à de nouvelles expériences, le parlement a beau se tenir en garde contre l'esprit remuant des spéculations lointaines, le mouvement d'irradiation coloniale ne cessera, pour l'Angleterre, que le jour où l'univers se dérobera sous ses pieds : *ubi defuit orbis*. Sa force d'expansion a

tous les caractères de celle de la vapeur : elle n'a été puissante qu'à la condition d'être implacable.

Ce qui arrive à propos de la Nouvelle-Zélande, est une preuve bien décisive de cette tendance vers un impérieux entraînement. Certes, on n'ignorait rien à Londres, dans les bureaux des colonies et du *Foreign Office*, de tout ce qui se rattache à ces deux grandes îles australes, si dignes d'intérêt et d'un si précieux avenir. On avait pu s'assurer depuis longtemps des avantages inhérents à leur possession, et des inconvénients attachés à cette espèce de déshérence qui les frappe; on connaissait les ressources du sol, on pressentait quel immense parti le commerce pouvait tirer de ce *phormium tenax*, le plus beau lin du monde, objet d'inépuisables récoltes, et des magnifiques bois de mâture que recèlent les forêts de cet archipel. On se disait encore que la Nouvelle-Zélande, rendez-vous des baleiniers anglais, ne pouvait demeurer sans péril un terrain vague, ouvert à tous les criminels, une sentine pour tous les vices, un lieu d'asyle pour toutes les corruptions. Oui, plus d'une fois, le gouvernement anglais a dû se poser ces questions, interroger son courage, calculer sa force, sonder ses reins. Mais le cœur lui a manqué, comme on l'a dit : il a craint d'ajouter un tourbillon nouveau aux tourbillons qui l'emportent;

il s'est sagement défié du vertige. L'Inde et l'Australie, le Canada et la Jamaïque, sans compter les appoints, lui paraissaient constituer une somme assez forte de responsabilité coloniale et un fardeau assez lourd, même pour les épaules les plus vigoureuses.

Eh bien! telle est la loi irrésistible des destinées humaines, que, lorsque le gouvernement anglais a fait une halte, étonné, effrayé de ses succès, le génie particulier l'a repris par la main, l'a forcé de se remettre en route, l'a rendu à la fatalité de son rôle. En Angleterre, l'association des forces individuelles est depuis longtemps élevée à la hauteur d'un pouvoir public; c'est presqu'un état dans l'état. L'empire des Indes fut fondé par une compagnie de marchands, qui l'administra avec une majesté et une prudence dont peu de souverains seraient capables. L'association aspire encore à ces merveilles impossibles aujourd'hui, et elle a voulu tenter pour la Nouvelle-Zélande ce que d'autres avaient réalisé pour l'Inde. Le gouvernement semblait décidé à oublier cet archipel, moins par indifférence que par lassitude : l'association a offert de le suppléer dans cette tâche, de se substituer à ses devoirs. Elle ne demandait qu'une jouissance temporaire, qu'un usufruit, couvrant ainsi la spéculation sous le manteau de patriotisme. Pressé

de la sorte, le gouvernement n'a pu résister, il a été entraîné sur un terrain qu'il n'avait pas choisi, et a obéi, par contre-coup, à des pensées d'agrandissement dont il avait d'abord cherché à se défendre. Ainsi, ce que n'avaient pu amener ni les sollicitations itératives de M. Busby, consul résident à la baie des Iles, qui se chargeait de faire toute la police de la Nouvelle-Zélande avec soixante soldats réguliers, ni les rapports du capitaine Hobson du *Rattle-snake*, ni les dépêches du gouverneur de Sydney, ni les pétitions incessantes des armateurs pour la pêche de la baleine, une compagnie entreprit de le faire à côté du gouvernement, en ne lui demandant qu'une investiture légale, mais limitée. Telle est l'origine de la *compagnie territoriale de la Nouvelle-Zélande* (*New-Zealand land company*), qui a excité et excite encore une si vive attention de l'autre côté de la Manche.

Cette compagnie s'est, à son début, contituée l'héritière d'une société commerciale fondée sous le nom de *New-Zealand flax company* (*compagnie linière de la Nouvelle-Zélande*), et dont l'existence remonte à 1825. Le nom de lord Durham, qui a si souvent figuré dans les entreprises de ce genre, a servi de lien au deux spéculations. La première avait eu une fin ridicule. Une troupe de colons, débarquée à la Nouvelle-Zélande et accueillie sur

la plage par des naturels qui exécutaient une danse guerrière, fut saisie d'une telle frayeur à l'aspect de ces gestes et en entendant ces cris, qu'elle remonta précipitamment sur ses chaloupes, se croyant menacée d'une agression soudaine. Les vaisseaux repartirent comme ils étaient venus, sans laisser un seul homme à terre. Ainsi avorta ce projet prématuré. La nouvelle compagnie a opéré sur d'autres bases et avec une toute autre puissance. L'un des secrétaires de lord Durham, M. Wakefield, en a été le plus ardent promoteur. Grâce à lui, de grands noms de l'aristocratie s'empressèrent d'offrir leur patonrage; des banquiers, des membres de la chambre des communes, de jeunes baronnets se chargèrent de donner l'élan et mirent leur influence au service de l'affaire. L'essentiel était d'abord d'obtenir une sanction législative. Les lords Durham et Petre se chargèrent de solliciter le concours de la chambre haute; MM. Francis Baring, Molesworth, William Thompson, celui de la chambre des communes. Un peu de charlatanisme se mêlant toujours aux spéculations, la compagnie commença par s'emparer des deux Zélandais du détroit de Cook, qu'un bâtiment du Havre avait conduits en Europe. Elle les attacha à son entreprise et s'en fit une sorte de prospectus. L'un d'eux est mort depuis; mais l'autre, nommé Hia-

kai, a survécu. Son témoignage a été recueilli dans l'enquête de la chambre des lords, et il est vraiment curieux d'y lire ses réponses empreintes d'une précision judicieuse et pleines d'une intelligente réserve. Hiakai a dû être et a été l'interprète naturel de la première expédition.

Le plan de la compagnie était d'obtenir, avant tout, la reconnaissance formelle du parlement, et, pour dissimuler jusqu'aux apparences d'une spéculation privée, elle se refusa à énoncer aucune espèce de capital social. Cette manière de procéder cachait un piége. Elle impliquait deux choses, une prise de possession de la part de l'Angleterre, et une délégation des pouvoirs à une association commerciale. La compagnie se réservait, comme moyen financier, de contracter un emprunt qui aurait eu pour fonds d'amortissement le premier produit des terres, et qui, émis sous l'empire d'une investiture solennelle, se serait assuré sur-le-champ une belle place dans le crédit public. On le voit, il y avait là-dessous bien des primes d'encouragement à l'agiotage. L'enquête de la chambre des lords n'avait pas à s'en occuper; mais, devant la chambre des communes, saisie de la question durant la session de 1838, ces difficultés furent mises en évidence, ces intentions secrètes furent pénétrées. On comprit qu'on allait engager le pays, avant l'heure,

dans une solidarité qu'il ne pouvait pas subir, et mettre son influence au service d'un intérêt particulier. D'ailleurs, une prise de possession, si détournée qu'elle fût, était un acte essentiellement diplomatique, et, en risquant une semblable initiative, le parlement franchissait les limites de sa compétence. D'autres circonstances militaient encore contre l'acceptation du bill. La société évangélique de Londres, puissante par ses richesses et par ses relations, s'était dès l'abord prononcée contre toute colonisation civile. A l'entendre, ses missionnaires seuls pouvaient poursuivre sagement et utilement la première éducation d'un pays sauvage, lui inspirer des mœurs religieuses et des habitudes sociales. Tout autre mode d'initiation devait non-seulement échouer, mais encore entraîner des résultats funestes. Les exemples pervers n'abondaient déjà que trop sur le littoral de la Nouvelle-Zélande, séjour d'une population nomade et corrompue, école de vices, de crimes et d'infamies. Ainsi parla M. Coates, secrétaire de la société des missions épiscopales. Les délégués wesleyens en dirent autant, repoussant de toutes leurs forces l'intrusion d'éléments profanes dans la tranformation religieuse du pays. Il est évident que ces raisonnements spécieux ne servaient qu'à couvrir des vues personnelles et des jalousies transparentes : riches pro-

priétaires du pays, les missionnaires ne pouvaient envisager d'un bon œil la concurrence imminente de grands capitalistes. Cependant leur résistance fut d'un grand poids : lord Glenelg et lord Howick, membres du cabinet, s'y associèrent. Sous ces diverses influences, le bill fut écarté ; mais il demeura constant que la principale cause de ce rejet était la crainte d'engager légèrement l'Angleterre dans une question de droit international. Lord Melbourne fit à quelque temps de là une déclaration qui résumait cette pensée et attribuait ce sens à la conduite du cabinet. Enfin, avant tous les autres, le comité de la chambre des lords, interrogé sur cette mesure, avait répondu que « l'augmentation du nombre des colonies anglaises était une question qui ne relevait que de la couronne. » Voilà des faits dont notre diplomatie doit avoir pris acte.

Ainsi la *Compagnie Zélandaise* n'avait abouti qu'à un avortement. Mais, à défaut d'un caractère officiel, elle pouvait prendre celui d'une spéculation nationale. L'attention publique avait été vivement excitée à son égard : elle était dans les conditions des choses dont l'opinion se préoccupe, c'est-à-dire certaine de réussir. On lui avait contesté sa forme, elle en revêtit une autre. Elle se fit *Compagnie territoriale de la Nouvelle-Zélande*, au capital de 250,000 liv. sterling (6,500,000 fr.),

divisé en 2,500 actions de cent livres sterling chaque. Elle eut pour gouverneur lord Durham, pour gouverneur délégué M. Joseph Somes, pour secrétaire M. John Ward, pour agent principal M. Wakefield. La compagnie était déjà propriétaire de plusieurs terrains acquis par la société précédente, et notamment de divers lots cédés autrefois au lieutenant Donnell sur le territoire de Kaïpara. Elle se constitua ce fonds qu'elle devait compléter par des achats successifs, jusqu'à la concurrence de cent dix mille acres de terre, divisés en onze cents sections, dont cent dix étaient réservées pour les indigènes, et les neuf cent quatre-vingt-dix autres mises à la disposition des émigrants au prix d'une livre sterling l'acre. Un quart du produit des ventes de terrain devait amortir les dépenses de la compagnie; le reste se distribuait entre des destinations diverses, toutes dans l'intérêt des colons, telles que les frais de transport, les achats d'ustensiles, les débours de premier établissement, et les améliorations locales.

La spéculation, on le voit, était parfaitement combinée. On comptait sur un succès, on obtint un véritable triomphe; ce ne fut pas seulement de l'assentiment, mais de l'enthousiasme. De tous les coins de l'Angleterre et de l'Écosse arrivaient des laboureurs, des ouvriers, des fermiers, suivis de leurs enfants et de leurs femmes. L'engoue-

ment gagna même les jeunes têtes de l'aristocratie, et à côté de la grande compagnie se forma un comité de colonisation qui se chargea de recruter pour la Nouvelle-Zélande des fils de famille et des hommes considérables. La nouvelle colonie aura donc, comme membres résidents, des noms qui tiennent de près aux grandes maisons d'Angleterre : MM. Henri Petre, Dudley-Sainclair, Daniel Évans, Molesworth et divers autres. Ces messieurs ont vu là une sorte de gageure, une manière de faire de l'originalité patriotique; même ainsi, c'est un noble passe-temps. Malheureusement tout n'est pas demeuré aussi pur et aussi irréprochable dans cette entreprise. Comme on devait s'y attendre, l'agiotage s'en est mêlé. Les actions de terrains ont été l'objet de négociations aléatoires; on a spéculé sur le premier feu de l'opinion; on a abusé de la crédulité populaire. Ainsi le même acre de terre que la compagnie cédait à une livre sterling, était coté dans un journal à quatre-vingts livres. Ce journal lui-même peut être regardé comme une de ces graves plaisanteries dont les Anglais seuls ont le secret. Il s'intitulait *New-Zealand Gazette*, et, en lançant son premier numéro à Londres, il déclarait que le second ne paraîtrait qu'à la Nouvelle-Zélande, ce qui ne l'empêchait pas d'appeler les abonnements immédiats. Le charlatanisme alla si vite et si loin,

que le *Times* crut devoir insérer la note suivante sous le titre d'Avis aux émigrants : *Quatre mille lieues séparent notre pays de la Nouvelle-Zélande, et, dans l'hypothèse d'un désappointement, ce n'est pas là une distance facile à franchir. Il règne, à l'heure qu'il est, une fièvre d'émigration qu'exploitent des personnes intéressées, sans se préoccuper des souffrances qui attendent leurs victimes. C'est pour prévenir les misères qui doivent résulter de ces calculs égoïstes et sordides que nous conjurons le public de se tenir en garde contre toutes les séductions de ce genre.* Cette accusation est trop formelle pour qu'elle ne soit pas méritée.

Cependant les chefs de la compagnie, il faut leur rendre cette justice, entraient activement et sérieusement dans les détails de la réalisation. Dès le mois de mai, une expédition préparatoire, composée des navires *le Tory* et *le Cuba*, montés par le lieutenant Smith, inspecteur-général, et M. Wakefield, agent principal de la compagnie, appareillait pour la Nouvelle-Zélande. Les instructions de M. Wakefield, qui ont été livrées à la publicité, lui enjoignaient de se rendre d'abord dans le détroit de Cook et d'y choisir un lieu propice pour un établissement agricole, le port Hardy, par exemple, sur l'île Durville, ou à son défaut le port Nicholson. Ce point une fois fixé, M. Wakefield devait remonter la côte occidentale de l'île du Nord, toucher à Kaïpara et s'y

faire mettre en possession des terres de la compagnie, acquises par l'intermédiaire du lieutenant Donnell. En même temps, et sur tous les points, M. Wakefield avait pour mission de reconnaître et d'acheter les meilleurs lots de territoire, prenant en considération les avantages naturels des localités, les forêts, la qualité du sol, les cours et les chutes d'eau. Son exploration achevée, il devait retourner au port Hardy et y attendre l'arrivée des premiers colons. Ces colons sont partis en effet de l'Europe dans les mois d'août, septembre et octobre 1839, sur de beaux navires de cinq à six cents tonneaux et parfaitement aménagés. Cette émigration se compose principalement d'artisants et d'agriculteurs, choisis avec le plus grand soin et d'une moralité éprouvée. Tout ce qui est nécessaire à une installation durable se trouve sur ces transports, qui forment autant de petites bourgades flottantes. On en est même arrivé aujourd'hui à songer aux objets de luxe, et il se construit à Londres, aux frais de l'état, un hôtel portatif en bois de Norwège, qui pourra se monter et se démonter avec la plus grande facilité. Ce sera, dit-on le logement du gouverneur. On n'évalue pas à moins de trois mille le nombre des émigrants qui vont chercher une patrie dans ces zones australes. Dieu garde ces nouveaux pionniers des mécomptes si fréquents en matière de

colonisations lointaines! L'Angleterre et la France ont eu en ce genre deux expériences cruelles, celle du cacique de Poyais et celle du Guazacoalco.

La compagnie avait bien prévu qu'en merchant elle entraînait le gouvernement à sa suite, et peut-être le gouvernement ne demandait-il pas mieux que d'être entraîné. A l'heure où nous écrivons, le cabinet anglais s'est déjà bien départi de ses rigueurs, et il semble que la question n'est pas demeurée pour lui au point où le parlement l'avait laissée. En face d'un mouvement qu'il n'a pu vaincre, même en refusant de s'y associer, il lui a paru qu'il ne pouvait pas abandonner sans tutelle trois mille de ses sujets émigrant en masse sur le même point. Déjà, au mois de juin 1839, en réponse à une pétition du commerce de Glasgow, M. Labouchère, secrétaire d'état, déclarait que le gouvernement préparait les moyens d'ériger la Nouvelle-Zélande en colonie anglaise. Plus tard, et dans les premiers jours d'août, le marquis de Normanby expédiait sur *le Druid* le capitaine Hobson, déjà au fait des localités, avec le titre de consul et de lieutenant-gouverneur, s'il faut en croire le *Colonial Gazette*. Ses instructions, citées par *le Globe*, impliquent, si elles sont authentiques, une sorte de prise de possession. Il est dit que, la Nouvelle-Zélande tendant à devenir une colonie anglaise, il importe que

désormais les cessions de territoire se fassent au nom de la couronne britannique, et que toutes les transactions de cette nature soient minutieusement surveillées. On s'y étend avec complaisance sur des considérations de cet ordre en les déguisant sous les apparences d'une protection à accorder aux indigènes contre les agioteurs de terrains (*land-jobbers*).

Évidemment le cabinet anglais médite un changement de front à l'égard de la Nouvelle-Zélande. Il est vaincu par l'opinion, qui en fait un conquérant malgré lui; il subit, à son corps défendant, la charge de possessions nouvelles. Mais la France ne peut, ce nous semble, accepter la question dans ces termes, et c'est à elle qu'il appartient de la ramener au point où elle était restée dans le sein du parlement. La Nouvelle-Zélande est encore maintenant un terrain neutre pour tous les pavillons, une plage accessible à toutes les colonisations européennes. Elle se trouve dans le même cas que Taïti et Hawaï, échelles polynésiennes avec un gouvernement local, nominal peut-être, mais du moins titulaire. En vain invoque-t-on un titre ancien résultant de la priorité de la découverte et des trois voyages de Cook : cette priorité n'appartient pas à l'Angleterre, Cook a été, on l'a vu, devancé sur ce point par Tasman. D'ailleurs, les temps sont passés

de ces prises de possession illusoires, au moyen desquelles cinq ou six puissances et vingt navigateurs pourraient se disputer le même îlot. On invoque aussi le cap. 96 des lois de George IV, qui, fixant l'organisation des poursuites pénales dans la terre de Van-Diemen et la Nouvelle-Galles du Sud, étend, pour certains faits, la juridiction de ce ressort jusqu'à la Nouvelle-Zélande, Taïti et les Sandwich. Mais cette loi ne fait que déplacer une compétence en conférant aux tribunaux de Sydney les pouvoirs que jusqu'alors la métropole avait retenus, et en renvoyant à des juges mieux informés les marins coupables de baraterie et d'autres crimes de cette nature. Au reste, l'assimilation de la Nouvelle-Zélande avec Taïti et les Sandwich ne tranche-t-elle pas souverainement la difficulté?

Non, il n'y a pas de droit sérieux du côté de l'Angleterre, et il y a, du côté de la France, un intérêt réel à ce que la Nouvelle-Zélande conserve son indépendance. Depuis quelques années, le principal rendez-vous de nos baleiniers est dans les nombreuses rades qui l'entourent. A la date des dernières nouvelles, on en comptait neuf dans la seule baie des Iles. C'est beaucoup, vu l'état de notre marine marchande. Aujourd'hui ces pêcheurs sont accueillis dans les havres zélandais au même titre et sur le même pied que

ceux de L'Angleterre. Que celle-ci s'approprie cet archipel, et à l'instant même des taxes différentielles d'ancrage et de tonnage, des droits d'entrée et de sortie, rendront ces relâches onéreuses à nos bâtiments, qui déjà soutiennent mal une concurrence redoutable. Vienne ensuite une guerre, et, placés sous le canon britannique, nos bâtiments seront confisqués en un clin d'œil. Nous avons vu avec regret, nous l'avouons, une plume habile aller au devant des projets de l'Angleterre, les pressentir, les caresser, presque les encourager. La hardiesse n'est pas ce qui manque à nos entreprenants voisins, et ce n'est point à nous de leur donner du cœur. Oublions qu'il existe sur ces îles des Français qui invoquent quelques sympathies d'origine, oublions qu'il y a là aussi un prêtre catholique, un évêque en butte aux haines de schismes intolérants et qui se réclame de notre nationalité, à défaut de notre orthodoxie[1]. Ne tenons compte que des intérêts, puisqu'ils ont la parole haute de notre temps. La Nouvelle-Zélande n'appartient encore qu'à la spéculation

[1] Nous avons eu sous les yeux une lettre vraiment touchante, écrite par M. de Pompallier au capitaine Villeneuve, qui commande avec une fermeté et une activité louables notre station des mers du sud. Cette situation d'un prêtre isolé au milieu de concurrents jaloux et de sauvages fanatisés doit exciter l'intérê- et la sollicitude du gouvernement.

particulière; pourquoi la France en céderait-elle sa part? Pourquoi n'aurait-elle pas un lot quelconque dans ce commerce que l'on dit appelé à de belles destinées, dans ces récoltes de lin, dans ces coupes de bois de construction? En supposant même que rien ne soit prêt parmi nous pour d'aussi vastes entreprises, pourquoi engagerions-nous l'avenir? Pourquoi aliénerions-nous des droits qui peuvent être réservés?

A cela on ne trouve qu'une réponse, c'est que la France n'a pas l'esprit colonisateur. Ce reproche, souvent reproduit, manque de justesse. Dans le courant du siècle passé, nous avons colonisé Saint-Domingue, la Louisiane, le Canada, et notre empreinte ne s'y est point encore effacée. On nous oppose Alger, et en regard on nous présente l'Inde. Mais nulle part les Anglais n'ont eu affaire au désert et à des cavaliers insaisissables; mais l'Inde n'a été acquise qu'au prix de quarante ans de luttes sanglantes, et pour la soumettre il a fallu toute l'intrépidité d'un Clive, tout le sang-froid d'un Wellesley, toute la sagesse d'un Cornwallis. Loin de nous la pensée d'encourager des spéculations hasardeuses ou de venir en aide à de chimériques projets. Il n'y a plus aujourd'hui ni de Walter Raleigh, ni de Dorados imaginaires. Mais l'esprit d'entreprises n'en est pas moins le plus beau don que Dieu

ait pu départir à un peuple, le signe le plus infaillible de sa grandeur. Les richesses créées dans son propre foyer n'ont qu'une valeur directe; celles qu'il fonde au loin s'accroissent de toute l'activité indirecte qu'elles entraînent, de l'ascendant qu'elles procurent, du jeu qu'elles donnent aux facultés nationales. Ayons donc la volonté de devenir des colonisateurs intelligents, et nous le serons comme nous l'avons été; nous le serons d'une manière moins personnelle que l'Angleterre, et avec des tendances plus généreuses.

On assure que notre gouvernement est décidé à ne pas fermer les yeux sur une occupation officielle de la Nouvelle-Zélande. Les journaux anglais s'en offusquent déjà et se plaignent surtout de la fermeté de notre ministre de la marine. Ce reproche lui fait honneur : il doit être fier de le mériter. Un acte aussi important que celui d'une prise de possession doit être nécessairement précédé de l'échange de notes diplomatiques; il convient de les attendre. Jusqu'ici, d'ailleurs, l'entreprise ne sort pas de la ligne d'une spéculation commerciale, spéculation légitime et de droit commun. Pour y répondre, des expéditions se préparent dans nos ports de mer, et l'une d'elles doit être actuellement sur la route des mers australes. Le gouvernement

les a ouvertement encouragées, il a répondu, tant à la chambre de commerce de Dunkerque qu'aux armateurs isolés, que, sur la question de la Nouvelle-Zélande, le cabinet était investi d'une liberté entière; enfin, il est à la veille d'expédier pour ces parages la gabarre *l'Aube*, chargée d'un nombreux renfort de missionnaires catholiques. Rien ne périclite donc, ni la dignité du pavillon, ni les prétentions des tiers. Maintenant, si des négociations s'ouvrent, on traitera. On verra s'il n'existe pas un arrangement facile dans un grand partage naturel; ou bien, si défiante de ses forces, la France craint d'encourir un jour le blâme d'avoir empêché les autres d'agir, pour ne rien faire elle-même, on recherchera si cette concession lointaine ne peut pas être compensée par des avantages équivalents et plus voisins de nous. Tout est possible, parce que rien n'a été compromis.

P. S. Depuis la date de ce travail (1840), l'usurpation anglaise a été consommée en dépit des avis des hommes prévoyants. La Nouvelle-Zélande appartient désormais à l'Angleterre; la colonie d'émigrants s'y est établie et le capitaine Hobson, gouverneur de cette possession nouvelle, a déployé le pavillon britannique dans la

baie des Iles. Comme réplique à cet empiètement, la France vient d'occuper les îles Marquises, c'est-à-dire onee ilôts en retour de deux vastes continents : on ne saurait avoir des prétentions plus modestes.

L'ARTÉMISE A TAÏTI.

(1839.)

Depuis long-temps notre commerce avait sujet de se plaindre du rôle auquel le condamnait, dans les archipels de l'Océanie, la prépondérance jalouse de l'Angleterre et de l'Amérique du Nord. Suzeraines des mers du Sud, ces deux puissances semblaient avoir adopté, vis-à-vis des tiers, un système d'exclusion brutale ou d'éviction souterraine, et aucun établissement stable n'avait pu se fonder à côté des leurs, ni dans un intérêt religieux, ni dans un intérêt maritime. Nos armateurs, jouets de procédés odieux, avaient subi de nombreux mécomptes sur les marchés polynésiens, et les missionnaires catholiques, attirés par l'espoir d'une moisson spirituelle, s'y étaient

vus, à diverses reprises, en butte à des persécutions ombrageuses et à des déportations violentes.

Cette situation, si elle eût été impunément soufferte, aurait fait à notre pavillon un tort dont il se serait difficilement relevé aux yeux des naturels. Une démonstration imposante devenait d'autant plus nécessaire, que les évangélistes luthériens avaient eu soin d'inspirer à ces sauvages une idée peu avantageuse des forces et de la grandeur de la France. C'était, suivant eux, une puissance du second ordre, incapable d'intervenir dans des affaires lointaines et disposant à peine de quelques corvettes de guerre. Il importait de dissiper ces illusions, de venger ce discrédit moral, de faire acte de présence, de rétablir l'autorité de notre pavillon. L'expédition de deux frégates fut résolue. Opérant en sens opposé, elles devaient, chacune de son côté, traverser l'Océanie, en visiter les principaux archipels, prêter main-forte aux résidents français et aux missionnaires catholiques. L'une de ces frégates était la *Vénus*, placée sous les ordres du capitaine Dupetit-Thouars ; l'autre était *l'Artémise*, que commandait le capitaine Laplace. L'itinéraire de la première devait la conduire dans les mers du Sud par le cap Horn; la seconde, doublant le cap de Bonne-Espérance, avait pour

mission de parcourir les échelles de la Chine et de l'Inde, puis d'accomplir le tour du monde à la suite de stations intermédiaires dans les divers groupes de la Polynésie. C'est *l'Artémise* que nous allons suivre, en choisissant l'un des épisodes les plus intéressants de sa longue campagne.

Partie de Toulon en janvier 1837, *l'Artémise* arriva dans l'Inde vers la fin de juillet, après avoir successivement mouillé à Table-Bay, à Bourbon, à Maurice et aux Seychelles. Dans le cours des deux années 1837 et 1838, elle promena le pavillon français dans les mers asiatiques, se montra dans le Gange, où elle ne paraît pas avoir obtenu de résultats bien décisifs, poussa une reconnaissance plus fructueuse sur la côte ouest de Sumatra, visita Colombo dans l'île de Ceylan, Cochin, Calicut, Mahé, Goa, Bombay, sur la côte de Malabar, Diù et Maskat dans le golfe d'Oman, puis se rendit à Moka dans la mer Rouge. *L'Artémise* se trouvait dans ces parages quand l'Angleterre sut négocier à prix d'argent, la cession d'Aden, et il ne semble pas que M. Laplace ait compris toutes les conséquences de ce fait, accompli presque sous ses yeux. La présence d'une frégate française pouvait ébranler les résolutions du chef arabe qui vendit aux Anglais cette clé du golfe arabique. On n'essaya rien dans ce but : *l'Artémise* quitta Moka et passa

devant Aden sans se préoccuper de ces négociations mystérieuses. Quelques relâches dans les ports de la presqu'île indienne et une croisière peu significative de la mer de Chine complètent cette partie du voyage et conduisent *l'Artémise* à Hobart-Town et à Sydney. C'est de ce dernier port qu'elle se dirigea vers les îles polynésiennes.

Dès les premiers jours qui suivirent le départ, de fâcheux événements marquèrent la traversée. Un canot fut emporté par les lames; un matelot, tombé à la mer du bout d'une vergue, se noya sous les yeux de l'équipage, malgré les secours des embarcations. Cependant, après une suite de temps orageux, on découvrit, le 19 avril, Toubouaï, île de corail comme on en rencontre tant dans l'Océanie. Une ceinture de récifs et une couronne de cocotiers révélèrent cette côte, sur laquelle les vagues brisaient sourdement leurs nappes d'écume. Le jour tombait, et le soleil versait dans les ravins, chargés de masses de verdure, les flots d'une lumière horizontale. On longea rapidement le rivage, et, quarante-huit heures après, Taïti se dessina comme une apparition confuse au milieu des ombres de la nuit. A l'aube, la gracieuse fille de la mer déroulait devant la frégate les paysages enchanteurs qui avaient fait l'admiration de Wallis et de Bou-

gainville. Le ciel était chargé de brumes, l'île en était couronnée; on ne pouvait distinguer que par échappées les accidents du terrain. Çà et là des bouquets d'arbres à pain, d'hibiscus et d'aleurithes sortaient des anfractuosités du roc et attestaient la fécondité de ce sol volcanique. Cette végétation conservait partout un air de jeunesse et de vigueur, des teintes chaudes, un éclat métallique, un luxe sauvage. Bizarrement tourmentée, l'île entière offrait ces aspects convulsifs qu'affectent toutes les formations de laves, ce désordre particulier aux terres nées de feux sousmarins. Tantôt ses mornes s'abaissaient vers la grève par de molles ondulations, tantôt ils se découpaient en vives arêtes ou en falaises verticales.

L'Artémise touchait au port : elle avait laissé loin d'elle la presqu'île de Taïarabou, sorte d'annexe méridionale de Taïti; elle avait côtoyé toute la partie nord-est de la grande île, pleine de sites délicieux; elle allait doubler la pointe de Vénus, sur laquelle Cook avait jadis établi son observatoire, quand un roulement sourd se fit entendre dans les flancs de la frégate. Il n'y avait pas à s'y tromper, elle heurtait un bas-fond, elle talonnait. Tout l'équipage écouta, glacé d'effroi. Un instant, on put croire que le bâtiment en serait quitte pour effleurer les pointes tranchantes des madrépores; mais une horrible secousse fit éva-

nouir cette illusion. Le pont bondit sous les pieds ; *l'Artémise* s'arrêta comme clouée au rocher. Elle venait d'échouer sur un banc de corail, que les cartes ne signalent pas, et qu'un changement dans la couleur des eaux aurait pu seul trahir. Ce fut un moment affreux; la frégate s'agitait déjà sur son lit de douleurs, elle se tordait dans les convulsions de l'agonie. Les sabords avaient été fermés; la mâture, chargée de voiles, fouettait l'air, s'arquait à vue d'œil, et menaçait de couvrir le pont de ses débris. Dans un fort coup de talon, le bâtiment s'inclina même comme pour ne plus se relever, et sembla se rendre à merci.

Qu'on juge des angoisses de l'équipage! Voir périr aussi misérablement un noble vaisseau, assister au spectacle de son anéantissement, entendre ses craquements lugubres et le jeu des eaux dans ses flancs entr'ouverts; que de douleurs dans le présent, que d'incertitudes dans l'avenir! Pour un marin, le navire est tout : il est la patrie, la maison, la famille. Depuis trois ans, *l'Artémise* promenait autour du globe cette colonie nomade. Son pont, ses gaillards, ses batteries, étaient encore la France; sa force était la force de tous, son pavillon le palladium commun. Aussi, n'était-il personne à bord dont la vie ne fût pour ainsi dire suspendue à celle de *l'Artémise*. Elle périssant, quel sort attendait

l'équipage? quel accueil rencontrerait-on sur ces îlots perdus au sein du grand Océan? quels secours y trouverait-on, quels moyens de retour? Ces pensées rapides remuèrent tous les cœurs, et se peignirent sur tous les visages. Il n'y eut plus qu'un sentiment parmi ces quatre cents hommes, celui du danger de la frégate.

Une seule chose pouvait la sauver. Si le rocher sur lequel elle était alors enchaînée formait l'extrémité du banc, on pouvait espérer qu'une grande surface de voiles la ferait glisser sur les coraux, et la rejeterait dans des eaux plus profondes. On la sonda, la sonde rapportait de dix-neuf à vingt pieds; la proue du navire flottait en partie, et cherchait à entraîner l'arrière, fortement engagé. L'équipage suivait avec une consternation muette les incidents de cette lutte, où *l'Artémise* semblait puiser de la force dans ses douleurs et de l'énergie dans ses blessures. Le gouvernail, broyé dans sa partie inférieure, flotta bientôt après avoir brisé ses énormes gonds de cuivre. Le moment critique était venu; quelques pieds de rochers de plus, et c'en était fait du vaillant navire. Quelle attente! quel triste moment! Un coup de talon ébranle la dunette, fait crier les mâts : on peut craindre que la coque s'entr'ouvre et ne sombre. Mais non! la quille a cédé, ses débris montent à la surface

de l'Océan; la frégate a payé sa dette au récif. Lancée sur un plan rapide, elle divise de nouveau les ondes, redresse son corps gracieux, et s'éloigne du lieu fatal de toute la vitesse de sa voilure.

Les cœurs s'épanouirent, le premier danger avait cessé. *L'Artémise* s'était dégagée des étreintes de l'écueil; mais ce passage sur des coraux aigus l'avait profondément atteinte. Le gouvernail était désemparé, et une énorme voie d'eau accusait de graves avaries dans les œuvres vives. Le péril n'avait fait que changer de nature; on pourvut au plus pressé; on restaura le gouvernail, on courut aux pompes. La frégate faisait de sept à huit pieds d'eau à l'heure; cent hommes, se succédant sans relâche, suffisaient à peine pour les étancher. Au milieu de ces opérations, la nuit était survenue, et il fallait prendre un parti. Devait-on tenir la mer, ou gagner la baie de Matavaï, qui n'était plus qu'à quelques lieues de distance? Le commandant assembla le conseil, qui fut unanime. On résolut de passer la nuit dehors, et de n'attérir que le lendemain. Dans l'état où se trouvait la frégate, une navigation pareille, sur des parages peu fréquentés, pouvait avoir une triste issue. Le hasard envoya du secours à *l'Artémise* : un navire baleinier, trompé par le pavillon tricolore, qu'il prenait pour un signal de recon-

naissance, vint ranger la frégate vers le soir, et s'aboucher avec elle. Il se nommait *le Champion de Dogaston*, faisait route pour l'un des ports de Taïti. On lui demanda de servir d'escorte et de pilote au navire français; il accepta. Des fanaux allumés furent, sur les deux bords, hissés au haut des mâts, et les bâtiments naviguèrent dès-lors de conserve.

La nuit était affreuse. La pluie inondait le pont, le vent sifflait, la mer était courte et dure. *L'Artémise*, obligée d'obéir aux manœuvres de son guide, tenait sur pied une bonne partie de son monde, tandis que le reste, nu jusqu'à la ceinture, remuait les puissants leviers d'énormes pompes à piston. Le bruit des brinqueballes, les cris des travailleurs, la chaleur suffocante qui régnait dans la batterie, ne permirent pas à l'équipage de fermer l'œil; le danger suffisait d'ailleurs pour l'exciter à demeurer debout. L'eau gagnait d'une manière sensible, et si l'une des deux grandes pompes se fût trouvée hors de service seulement pendant une heure, *l'Artémise* était perdue; la mer l'engloutissait immanquablement. Enfin, le jour venu, la situation s'améliora; le baleinier avait reconnu la terre, et il forçait de voiles pour l'atteindre. La frégate l'imitait, et se maintenait dans son sillage. Les accidents de la côte taïtienne devenaient visibles

de nouveau; on apercevait des mamelons boisés, des vallées pleines de fraîcheur et d'ombre, des cascades qui traçaient leur sillon d'argent sur la verdure des ravins. Pour un bâtiment en détresse, la rade foraine de Matavaï n'était plus assez sûre; *l'Artémise* ne fit que passer devant ce mouillage et cingla vers Pape-Iti, le seule hâvre de cette côte auquel on pût se confier.

La formation du hâvre de Pape-Iti appartient au grand travail madréporique dont l'Océanie offre des échantillons si curieux. Les litophytes, ces rochers vivants, ces architectes sous-marins, ont élevé sur ce point, comme en beaucoup d'autres, des barrières de corail qui défendent contre la vague un bassin profond et tranquille. Aucun ouvrage humain n'égalerait en sûreté et en solidité ces digues naturelles; leur seul inconvénient est de rendre les abords du hâvre difficiles et dangereux. A peine la ligne du récif de Pape-Iti ouvre-t-elle sur deux points passage à des navires d'un fort tonnage. L'une de ces issues est directe; elle se trouve au milieu même de la chaîne de coraux qui ferme le port; mais, étroite et dangereuse, elle est en outre le siége d'un courant violent qui devient fatal aux navires surpris par le calme. L'autre issue, indirecte et plus longue, débouche dans la rade de Tanoa et se prolonge, pendant un mille et demi environ, entre

la terre et la ligne des brisants. Ce fut dans ce canal naturel que dut s'engager *l'Artémise* après avoir reconnu l'impossibilité d'aborder la passe extérieure. Entre deux périls elle choisit le moindre.

Cependant, dès le matin, la frégate avait été secourue. A la vue d'un navire de guerre portant pavillon en berne, l'agent consulaire français, M. Moërenhout, était accouru à bord avec un Taïtien nommé James, pilote juré de Pape-Iti. Pauvre James ! habitué à manœuvrer de petits bricks baleiniers, il paraissait fort soucieux à la vue d'un bâtiment de guerre de 52 canons, et ne cachait pas ses craintes sur le sort qui l'attendait dans le canal de Tanoa. Fort heureusement un marin anglais, M. Abrill, avait aussi accompagné M. Moërenhout. Croiseur familier de ces parages, ce digne capitaine alliait au coup-d'œil le plus sûr l'intrépidité la plus rare. Il se mit à la discrétion du capitaine Laplace avec un désintéressement qui égalait sa modestie, et si *l'Artémise* se tira sans encombres des passes dangereuses de Tanoa, ce fut au capitaine Abrill, à son habileté, à sa prudence, à sa résolution qu'elle en fut redevable. Jamais plus habile marin ne posa les pieds sur les planches d'une frégate. Dès que le capitaine anglais eut pris en mains le pouvoir, le pauvre James sentit qu'il devait s'effacer, et il le fit de fort

bonne grace. Pourtant, en sa qualité de pilote responsable, il se crut en droit de s'effrayer quand *l'Artémise* rasa le récif de son élégante étrave, et lorsqu'à l'abri de la terre, la brise manqua tout-à-coup. Les voiles battaient le mât, et si l'élan antérieur n'avait pas soutenu la frégate, elle serait tombée de nouveau sur les arêtes du rocher, Mais le capitaine Abrill ne s'alarma point : il fit prendre la remorque à treize embarcations, et, dans un moment où *l'Artémise* semblait de nouveau arrêtée dans sa marche, enclouée et immobile, il agita en l'air son chapeau de paille en poussant trois *hourrahs?* Les matelots des embarcations répétèrent le cri d'alarme, et, se courbant sur les avirons, ils entraînèrent la masse flottante aux acclamations des naturels rassemblés sur le rivage. Il était temps ; de droite et de gauche, et presque à toucher le navire, des lames furieuses déferlaient sur le récif.

L'Artémise mouilla ce soir-là dans le canal intérieur, sur des eaux tranquilles et à portée de pistolet d'une côte enchanteresse. Des pirogues chargées de fruits sillonnaient ce bassin, et venaient opérer quelques échanges le long du bord. Les hommes qui les montaient étaient d'une belle taille et bien conformés. Chez ceux que défiguraient des haillons européens, l'aspect extérieur n'avait rien d'avenant : mais les autres, couverts

d'une simple pagne, se faisaient remarquer par des formes athlétiques, ornées d'un élégant tatouage. Plusieurs jeunes gens portaient des couronnes de fleurs ou de feuillage posées avec une certaine coquetterie. Quoique peu réguliers, leurs traits avaient une expression de douceur et de gaieté qui n'était pas sans charmes. Chez tous ou presque tous, les cheveux étaient rasés sur le sommet et le derrière de la tête, de manière à ne laisser d'intact que la partie destinée à encadrer le visage. Les premiers rapports que l'on eut avec ces indigènes furent pleins d'effusion, d'intimité et de bienveillance. Quelques femmes venues dans les pirogues, auraient même désiré pousser les choses plus loin, et les pères, les frères, les maris, offraient aux matelots les services de ces belles, à l'aide d'une pantomine fort significative. Mais *l'Artémise* n'étant point hors de danger, le commandant interdit de la manière la plus formelle toute communication de ce genre. Aucune femme ne fut admise à bord, et celles qui avaient essayé de violer la consigne furent impitoyablement chassées. C'était une privation légère: les pirogues ne portaient guère que le rebut du sexe taïtien.

L'horrible travail des pompes durait toujours et tenait sur pied un équipage accablé de fatigue. Quand on put croire la frégate hors de péril, ce

service devint plus rebutant encore, et à diverses reprises des symptômes d'insubordination firent sentir la nécessité d'appeler le concours des bras indigènes. A la moindre interruption dans le travail, l'eau gagnait de nouveau en hauteur, et réveillait les inquiétudes passées. De toutes les manières, il fallait donc gagner le port de Pape-Iti. Le capitaine Abrill avait sondé le chenal : il le déclarait praticable pour la frégate. On leva l'ancre, les embarcations prirent la remorque, quelques voiles furent déployées, et après deux heures de marche, dans lesquelles *l'Artémise*, dirigée par le capitaine anglais, fit des prodiges d'évolution, on mouilla devant Pape-Iti, à une ou deux encâblures du rivage. Rien de plus calme, de plus gracieux que ce bassin, gardé contre les fureurs de l'Océan par son rempart de madrépores. Arrondi en demi-cercle et terminé par deux langues de terre que couronnent des cocotiers, il offre toutes les conditions d'ancrage et de sûreté désirables. La perspective y est charmante. Une place couverte d'arbres et une rivière coulant sous des voûtes de verdure reposent agréablement le regard. La partie orientale de la plage est celle que les Européens semblent avoir préférée : on y distingue leurs petites maisons, composées d'un simple rez-de-chaussée et construites en claies recouvertes d'une couche de chaux. De légères *veran-*

das en feuilles de vacois leur servent de kiosques, ouverts à la brise du large. Un peu plus à l'ouest s'élèvent la belle maison des missionnaires et les deux églises protestantes, l'une destinée à la population indigène, l'autre à la colonie européenne.

Toute la bande de terrain qui se développe entre la mer et les mornes boisés de l'intérieur, étale la végétation la plus riche. Un air embaumé circule dans ces vergers de bananiers, d'orangers, de citronniers, de goyaviers, couverts de fleurs ou chargés de fruits. Le *pandanus odoratissimus*, le *broussonetia papyrifera*, le *calophyllum*, diverses espèces d'aleurithes, l'*artocarpus incisus*, l'*hibiscus tiliaceus*, le *tesmesia populnea*, le *cephalantus* et plusieurs autres arbustes couvrent la zône plus reculée dans laquelle s'abritent les cases des naturels, humbles réduits recouverts d'une toiture de feuilles de palmier. Le mobilier de ces habitations est d'une simplicité extrême. Sur le sol légèrement exhaussé gisent plusieurs couches d'une herbe fine plus moelleuse qu'un tapis. On y ajoute des nattes souples et fraîches, et la famille s'y étend le soir pêle-mêle pour dormir. De là sans doute cette vie de licencieuse promiscuité contre laquelle ont échoué jusqu'ici les rigueurs des missionnaires. Quelques ustensiles de cuisine, des caisses, des malles et des pièces de *tapa*, étoffe blanche tirée d'un arbre particulier au pays, voilà de quoi se

compose le reste de l'ameublement. Chaque case a en outre son petit enclos, qu'une barrière informe défend contre les dévastations des cochons domestiques, trop abondants pour être surveillés.

A peine *l'Artémise* se trouva-t-elle mouillée dans ce hâvre sauveur, qu'on s'occupa des moyens de réparer ses avaries. La frégate était trop profondément atteinte pour qu'un désarmement complet ne fût pas nécessaire. On y avisa : les maisons qui bordaient la rivière furent louées pour cet usage. On palissada une vaste enceinte qui devait servir d'entrepôt et d'arsenal. Cent vingt Taïtiens, engagés pour le service des pompes, épargnèrent désormais à l'équipage ce travail pénible et ingrat. Les matelots n'eurent plus qu'à dégréer et à alléger le navire. La poudre fut déposée sur la petite île Motou-Ta, résidence favorite du célèbre Pomaré ; les canons, saisis par d'énormes poulies, roulèrent à terre sur des chantiers préparés pour les recevoir ; les boulets, lancés par des conduits en bois, se rangèrent sur la plage en pyramides ; le gouvernail, les hauts mâts, toute cette forêt de vergues et ce réseau de cordages disparurent peu à peu sous des mains actives, et *l'Artémise*, si coquette naguère, vit tomber un à un tous les atours de sa toilette maritime.

Pour étancher la voie d'eau, on essaya d'abord les moyens les plus simples. Des plongeurs de

perles, venus des îles Pomotou, tentèrent à diverses reprises d'aller reconnaître et boucher les ouvertures. Leurs efforts furent vains. Il fallut songer à un expédient plus décisif, à l'abattage en carène. Les pompes redoublèrent d'activité. Les naturels qui les servaient étaient jeunes, robustes et gais; ils travaillaient en chantant un air américain arrangé sur des paroles taïtiennes, et quand l'eau ne venait plus, ils se rassemblaient autour d'un danseur qui exécutait un pas national accompagné d'un récitatif lent et mélancolique. Dès les premiers jours, la plus parfaite harmonie s'était établie entre l'équipage et les naturels. Selon l'usage du pays, chacun de ces derniers avait choisi un *tayo* parmi les matelots de la frégate. Un *tayo,* pour le Taïtien, n'est pas seulement un ami, c'est un autre lui-même. Entre *tayos*, tout est commun : la propriété cesse où cette amitié commence. L'échange des noms suit la confusion des fortunes. Jamais compagnonnage ne fut poussé plus loin. Les vieux dévouements de Pylade pour Oreste, de Nisus pour Euryale, pâlissent auprès de celui-là. La chose se fit d'ailleurs, à bord de *l'Artémise,* de la manière la plus naturelle. Dès l'abord, nos matelots, volontiers généreux, avaient invité à leur modeste ordinaire les indigènes, qui regardaient d'un œil d'envie le pain et le vin de France. De là des adoptions dans cha-

cune des gamelles, qui toutes eurent ainsi leurs *tayos* ou amis. Cette amitié ne s'exerça pas à titre onéreux. Bientôt, à l'heure des repas, on vit accourir de tous les points de Pape-Iti des enfants et des femmes portant des paniers pleins de fruits, de cocos, d'oranges, de goyaves, de mayoré et de pastèques. Assis sur le rivage, ces messagers attendaient que le roulement du tambour eût annoncé l'heure du repas, et quand ce signal se faisait entendre, le cri de *tayo, tayo*, retentissait dans les chantiers, et chacune des offrandes allait à son adresse. Puis, quand le soir était venu, les *tayos* s'en allaient, bras dessus, bras dessous, Français et Taïtiens, dans la case commune. Tous les matelots avaient ainsi à terre maison et femme, un ménage complet. La jalousie étant une passion inconnue à ces naturels, on devine tout ce qu'un pareil arrangement offrait de ressources et de plaisirs à nos marins. Ils étaient ainsi logés, nourris, blanchis à peu près pour rien. Leur caractère avait plu tout d'abord à ces bons insulaires, qui jamais n'avaient trouvé, chez les autres peuples, ni tant de gaieté, ni tant d'expansion, ni tant de bienveillance. La plage était continuellement en fête, au grand scandale des missionnaires; elle ne semblait plus avoir d'échos que pour les chants joyeux et les longs éclats de rire.

C'est ainsi que l'on arriva au jour de l'abat-

tage. Cette opération délicate eut lieu le 20 mai, c'est-à-dire un mois environ après l'arrivée de la frégate. La besogne avait été conduite avec une rapidité merveilleuse. L'*Artémise* est entièrement vide, avec un petit lest seulement pour équilibrer ses parties. Les bas mâts restent seuls debout; d'un côté, les haubans sont flottants, et raidis de l'autre; d'énormes câbles s'apprêtent à soutenir l'effort de la frégate se renversant sur elle-même. Les sabords, les ouvertures, ont été hermétiquement fermés et calfatés; les batteries et le faux-pont sont garnis d'épontilles pour conjurer la pression; enfin des faisceaux de cordes, allant de la plage à la tête des mâts, servent à frapper et à maintenir d'énormes poulies d'appareil qui vont agir énergiquement sur cette masse gigantesque. L'opération commence, le bruit des cabestans l'annonce à Pape-Iti. Toute la population accourt. L'*Artémise*, vivement attaquée, se rapproche d'abord des quais et s'arque d'une manière effrayante. On s'aperçoit qu'elle touche sur un point; mais à l'aide de quelques précautions, on la maîtrise, on la dompte, et bientôt elle montre au-dessus de l'eau sa carène verdâtre. La quille est toute à découvert; on peut voir les blessures qu'elle a reçues et s'assurer jusqu'à quel point les roches l'ont entamée. Sur une longueur de trente pieds, le bordage enlevé offre

une déchirure énorme, l'étambot est broyé, la cale est à jour. Pour peu qu'une avarie aussi grave eût porté sur des parties moins fortes, l'*Artémise* ne résistait pas au choc : elle sombrait [1].

Désormais la frégate, devenue inhabitable, demeurait livrée aux ouvriers qui allaient la réparer. L'équipage entier, officiers et matelots, s'installa de son mieux à terre, soit dans les cases des naturels, soit dans un campement improvisé. L'initiation de cette colonie française à la vie taïtienne fut des plus faciles et des plus douces. On a vu comment les matelots s'y étaient pris, et quels amis ils avaient trouvés. Les officiers n'eurent pas des rencontres moins heureuses : l'île que Bougainville avait appelée la *Nouvelle Cythère* ne donna pas de démenti à son nom. Le séjour de Taïti fut une longue suite d'amours volages et sensuels. Pape-Iti ne formait plus qu'un sérail, moins la contrainte. Le soir venu, chaque arbre du rivage abritait un couple passionné, et les eaux de la rivière donnaient asyle à un essaim de naïades cuivrées qui venaient s'y jouer avec les élèves de la frégate. Que de liens aussi promptement formés que brusquement rompus! Que de marchés étranges dans lesquels intervenaient les pères, les frères, les maris, et sur lesquels les mission-

[1] Les pompes ayant été mal installées dans le premier étage, il fallut y revenir quelques jours après d'une manière définitive.

naires eux-mêmes prélevaient, sous forme de pénalité, une espèce de dîme! Les sectes philosophiques qui ont si longtemps poursuivi la découverte de la femme libre, ne s'imaginent pas que Taïti a depuis longtemps réalisé leur idéal, et qu'elle conserve des mœurs à l'unisson de leurs rêves. La réserve et la pudeur y sont des vertus très peu comprises, et il n'est pas un naturel, homme ou femme, dans lequel on ne puisse trouver ou un Proxénète ou une Messaline.

Identifiés à ce point avec la vie locale, on comprend que nos voyageurs purent la saisir sur le fait et en observer les moindres nuances. Aucune des qualités de cet excellent peuple ne leur échappa, et ils s'assurèrent que leurs vices n'étaient ni bien dangereux, ni bien enracinés. Ces femmes, si légères en apparence, se montraient susceptibles de sentiments profonds; ces hommes qui se résignaient à de singuliers rôles, révélèrent dans plusieurs cas un cœur noblement placé. A côté d'une versatilité sans égale éclatait parfois un dévouement réel. On distinguait, dans cette race, quelque chose de la naïveté de l'enfant qui s'abandonne au mal sans en calculer les conséquences, et qui revient au bien, dès qu'on le remet dans la voie, avec la candeur et la mobilité de son âge. Les missionnaires auraient pu beaucoup sur de pareilles natures, s'ils les avaient

comprises. Quand ils arrivèrent à Taïti, c'était encore l'île des plaisirs de Bougainville, l'île des danses gracieuses qui charmèrent Cook lui-même, l'île des amours dans lesquels Wallis joua un rôle personnel et presque royal. Les jeunes filles se couronnaient de roses, et joyeuses s'offraient à tout venant, sans passion comme sans remords. Scandalisés de telles mœurs, les missionnaires voulurent les abolir sans transition. A cette vie désordonnée, ils opposèrent un puritanisme inflexible; contre cet abandon excessif, ils fulminèrent des interdictions absolues. Qu'en résulta-t-il? Ils manquèrent le but pour avoir voulu le dépasser, et se virent bientôt contraints de tarifer le vice faute de pouvoir l'éteindre.

Ce contraste subit détermina d'autres phénomènes plus funestes. Libre dans ses penchants cette race s'était prodigieusement développée. Cook estimait, en l'exagérant, la population du groupe de Taïti à trois cent mille âmes. N'admettons, pour rester dans le vrai, que la moitié de ce chiffre. Les navigateurs sont venus, et avec eux ces maladies honteuses que l'Europe promène autour du globe sur ses infatigables vaisseaux. Avec eux aussi devait se manifester cette prétention systématique d'imposer à l'univers nos mœurs et nos croyances. Sous cette double influence, la population de Taïti s'est fondue

comme la neige au premier soleil. En soixante années, du chiffre de cent cinquante mille âmes, elle est descendue à celui de quinze mille : elle menace de disparaître. Des prescriptions ridicules pour le costume, des châtiments sévères pour les moindres fautes, achèvent aujourd'hui ce qu'un poison secret et les boissons fermentées avaient commencé. L'hypocrisie pèse à ce joyeux peuple; il ne peut vivre dans cette atmosphère de compression qu'on lui a créée; il y étouffe, il en meurt. Tout était en harmonie avec son organisation; tout, sa nudité, son laisser-aller, sa folie, sa licence peut-être, et on lui a tout enlevé en un jour. La propagande qui voulait sauver l'âme a tué le corps.

C'est le dimanche surtout que l'on peut voir comment les missionnaires pratiquent à Taïti leur système de surveillance et de contrainte. Dès l'aube, la plage se couvre de naturels qui se sont parés de tous leurs lambeaux européens. Rien n'est plus curieux que cette procession bigarrée, où le vêtement jure toujours avec l'individu. On ne saurait se faire une idée des chapeaux monstrueux et des robes incroyables qui voient le jour dans ces occasions. Des hommes marchent gravement sans pantalons et avec un habit noir ouvert à toutes les coutures; d'autres ont des bottes et point d'habits. Les femmes, empaquetées dans

leurs corsages et s'embarassant dans leurs jupes, ne savent où poser le pied et comment porter la tête. Ces atours européens contrastent d'ailleurs tellement avec des figures cuivrées, que toute la grace du type s'efface et disparaît. On a sous les yeux des guenons habillées. A peine de loin en loin aperçoit-on quelque jeune fille s'avançant timidement, la tête ornée de fleurs et le corps enveloppé d'une grande pièce de *tapa* ou de foulard. Encore si un missionnaire aperçoit la gracieuse enfant, éclate-t-il en reproches et force-t-il la délinquante à sortir de l'église. Telle est la tyrannie qui pèse sur les indigènes, tyrannie de tous les jours et de toutes les heures.

Les bains dans la rivière, les jeux, les fêtes, sont l'objet des mêmes prohibitions. Pour tromper leurs rigides mentors, les jeunes Taïtiennes ont pourtant inventé une danse qui semble échapper à leur contrôle. Elle s'asseoient sur des nattes, les unes contre les autres, les jambes croisées à la manière des Orientaux. Quand elles sont en ligne, l'une d'elles entonne un chant grave et doux que la troupe entière accompagne d'un mouvement de genoux et de bras. Il en résulte une sorte de cadence qui se marque en se levant et s'asseyant tour à tour. Cette scène est un prélude qui se termine par une pantomime beaucoup plus animée et fort expressive. Les chan-

teuses font alors entendre toutes à la fois un son rauque et guttural auquel, par l'aspiration et l'expiration de la voix, elles impriment un caractère de plus en plus sauvage. Pendant ce temps, les genoux et les bras continuent à s'ébranler dans une agitation regulière et convulsive. La musique est aussi l'une des distractions de ces naïves créatures. Leur instrument favori ressemble assezà notre guimbarde, et elles en tirent un parti extraordinaire. Elles vont jusqu'à organiser ainsi des morceaux d'ensemble, des concerts. L'une fait le chant, les autres accompagnent. En entourant d'un certain nombre de fils la languette flexible de l'instrument, elles parviennent même à en modifier le diapason et à l'approprier à des effets voulus. D'autre fois les naturels se réunissent, hommes et femmes, pour chanter des chœurs lents et mélodieux dans lesquels ils atteignent un fort bel ensemble. La plupart des airs paraissent être en tierce et en quinte; mais l'accord des voix n'en persiste pas moins, même dans les changements de ton.

Les matelots et les officiers de la frégate menaient à terre l'existence la plus heureuse. Par une sorte d'instinct, les naturels semblaient chercher auprès d'eux un appui contre l'oppression de leurs sombres missionnaires. L'abandon des anciennes mœurs avait reparu. Les jeunes filles

de Taïti arrivaient par essaims dans les cases où s'étaient installés des Français. Tao, Ouéria, Namoui, Loidao, Teina, Ninito et une foule d'autres étaient devenues pour eux des amies, des compagnes, des femmes de ménage. De quelque côté qu'on se promenât, on entendait crier : Oui ! oui ! oui ! seul mot que les Taïtiennes aient toutes retenues avec une facilité merveilleuse. Il eût été beaucoup plus malaisé de leur apprendre à dire non. Nos marins s'étaient parfaitement habitués à la nourriture des indigènes, qui consiste en porc rôti dans un four à cailloux, et surtout en fruits de l'arbre à pain, l'un des plus délicieux que l'on puisse manger. Cuite à feu étouffé, cette pulpe a le fondant de la pomme de terre et la délicatesse du marron, et elle est infiniment plus nourrissante que l'une ou l'autre de ces substances. L'arbre à pain (*pandanus*) explique la vie molle et oisive de ces peuples. Il s'étend en forêts épaisses sur les versants des mornes, couronne les pics élevés et vient baigner ses racines jusque dans les flots de l'Océan. Jamais végétation plus riche et plus spontanée ne couvrit le sein de la terre. Elle fournit aux naturels la nourriture et l'ombre. Le Taïtien n'a pas besoin, pour vivre, de creuser péniblement un sillon comme l'Européen, ou de vouer, comme l'Hindou, ses bras fiévreux au travail des rizières. Il

n'a qu'à lever la main et à cueillir le fruit du pandanus. Les bois qui entourent Pape-Iti sont des greniers inépuisables; c'est la nature qui en a fait les frais et qui les renouvelle incessamment.

La familiarité de ces indigènes était rarement importune. Prêts eux-mêmes à tout donner, à exercer l'hospitalité la plus large, ils ne comprenaient pas, il est vrai, dans leur entière rigueur, nos habitudes de respect pour la propriété d'autrui. Les hommes, passionnés pour le tabac, en prenaient volontiers sans permission, et les femmes usaient du rhum de leurs hôtes avec assez peu de scrupules. Mais sur la moindre remontrance tout ce monde s'observait mieux et se tenait sur la réserve. Une privauté, plus difficile à déraciner, est la coutume qu'ont les Taïtiens d'emprunter à un fumeur sa pipe ou son cigare pour en tirer quelques bouffées. Dans un pays où les maladies contagieuses sont très communes, on devine que cette familiarité, outre le dégoût qu'elle inspire, n'est pas sans inconvénient. Nos officiers eurent quelque peine à former sur ce point l'éducation de leurs commensaux; quant aux équipages, ils ne poussèrent pas la délicatesse si loin et subirent toutes les chances des usages indigènes.

Pour remplir et tromper de longues soirées,

Pape-Iti avait une petite société de choix que fréquentait l'état-major de la frégate. M. Moërenhout en était le centre. Venu de Lima en 1830, M. Moërenhout avait éprouvé quelques malheurs dans le commerce des perles par suite de naufrages et d'accidents. Accrédité depuis ce temps par la France auprès des autorités de Taïti, il est devenu l'un des hommes les plus importants et les plus éclairés de l'archipel. Chez lui se réunissaient un jeune négociant anglais, M. Robson, et le général Freyre, ex-président de la république du Chili. M. Freyre, l'un des personnages les plus marquants de l'Amérique du Sud, venait d'être exilé de sa patrie à la suite d'une réaction dirigée par le général Priato. C'était un beau vieillard, au regard calme et doux, parlant de ses malheurs sans amertume et ne regrettant que l'impuissance où il se trouvait de pouvoir servir son pays. La faction victorieuse l'avait indignement traité : jeté sans argent, presque sans habits, sur l'île déserte de Juan Fernandez, il n'avait dû qu'à la pitié un asyle à bord d'un navire qui le conduisit à Sydney, puis à Taïti. Là, dans une résignation parfaite, il attendait le jour où un retour de fortune le rendrait à ses amis et à sa famille. Presque tous les soirs le général Freyre se rendait chez M. Moërenhout, où les officiers de *l'Artémise* venaient de leur côté. La conversa-

tion roulait alors sur Taïti, sur les mœurs curieuses de ses peuples, sur les intérêts politiques et commerciaux qui s'y rattachaient. Le thé terminait la soirée.

Un seul Français vivait alors dans l'île, jeune homme dont la vie était une suite d'aventures; il se nommait Louis. Son père, fermier des environs de Paris, s'était vu ruiné en 1816 par la faillite d'un fournisseur des armées, et avait fait voile pour les États-Unis avec son enfant en basâge. Les bords du lac Erié donnèrent asyle à cette famille, vouée dès-lors à la rude condition du pionnier. Louis grandit à cette école. Tour à tour patron de barque sur l'Hudson, agriculteur, jockey, marin, baleinier, il s'était fait caboteur à Taïti, et pêcheur de perles dans les parages de Pomotou. Un vieux chef de Pape-Iti et sa femme avait adopté le jeune Français, et leur dévouement à son égard tenait de l'idolâtrie. Louis était d'ailleurs un garçon plein d'activité et d'intelligence. Toutes les langues des archipels voisins lui étaient familières, et il s'était si bien identifié avec les mœurs du pays, que le type seul le séparait de ces sauvages. Rien n'était plus singulier que sa conversation, mélange confus de souvenirs européens et d'impressions polynésiennes. Nos officiers aimaient à le faire causer, à l'employer pour divers services. Il devint leur interprète,

leur compagnon assidu, et, pendant tout le cours de la relâche, il se montra d'un dévouement à toute épreuve.

Au milieu de cette vie doucement occupée, les officiers de *l'Artémise* ne perdaient pas de vue l'objet essentiel de leur mission. Il s'agissait d'une réparation à obtenir des évangélistes luthériens qui s'étaient imposés à ces populations naïves et dociles. Mais pour l'intelligence de cette portion du voyage, il est nécessaire de jeter un coup-d'œil rapide sur les faits antérieurs.

La découverte de Taïti, longtemps attribuée à l'espagnol Quiros, ne semble pas remonter au-delà de la reconnaissance positive du capitaine anglais Wallis, en 1767. Wallis, à l'aide de ses canons, se fit promptement respecter sur les plages de l'île, et à ce premier succès il joignit bientôt la conquête de la reine Berea, dont les anciennes relations vantent le port majestueux. Bougainville, qui visita Taïti quelques mois après Wallis, n'aspira pas aux mêmes bonnes fortunes; mais son équipage utilisa si bien cette heureuse relâche, que l'amiral crut devoir donner à l'archipel un nom mythologique en harmonie avec ses mœurs amoureuses. Cook, voyageur plus sévère encore, ne fut point insensible aux séductions du pays, à la candeur, aux graces de ses habitants. Il parut trois fois à Taïti, et chaque fois ce furent

de nouvelles fêtes, de nouveaux élans d'affection, de nouveaux témoignages de bienveillance. Les divers navigateurs qui y jetèrent l'ancre à leur tour, l'espagnol Bonechea, Vancouver, l'anglais Sever du brick *Lady Penrhyn*, le capitaine Bligh du sloop *Bounty*, le capitaine New du *Dedalus*, n'eurent qu'à se louer également des procédés de ce peuple hospitalier et paisible. Aux fléaux que leur apportait la civilisation, ces sauvages ne surent répondre que par la résignation la plus touchante.

Parmi les événements qui se rattachent à cette période, aucun n'est d'un intérêt plus réel que la révolte du sloop de guerre *Bounty*, commandé par Bligh, compagnon de Cook. Bligh était l'un de ces hommes intraitables qui amassent autour d'eux des tempêtes. Depuis longtemps des haines sourdes couvaient parmi les officiers de son équipage. Elles éclatèrent en avril 1789, vingt jours après que le sloop *Bounty* eut quitté les ports taïtiens. Le lieutenant Christian était le chef du complot : on s'empara du capitaine et de dix-huit hommes qui lui étaient restés fidèles; on les jeta dans une embarcation avec quelques vivres, un quart de cercle et une boussole. La mer fut propice à ces malheureux; Bligh revit Sydney pour devenir plus tard gouverneur de la Nouvelle-Galles du sud. Cependant le sloop *Bounty* demeu-

rait à la merci des insurgés. Que faire? où aller? comment se dérober à un juste châtiment? L'avis de Christian était de gagner une île déserte. On songea à Toubouaï; mais des querelles avec les naturels rendirent bientôt ce séjour inhabitable; il fallut retourner à Taïti. Alors une scission se déclara. Les *midshipmen* Stewart et Heywood demandèrent à rester à Pape-Iti; Christian ne se crut pas en sûreté sur des parages fréquentés par des navires de guerre; il remit à la voile.

Les premiers expièrent bientôt leur imprudence. Dix-huit mois après leur débarquement, la frégate anglaise *Pandora* vint les réclamer pour les livrer à la justice anglaise. Il fallut obéir. Douze insurgés se rendirent à bord, accompagnés de leurs femmes qui poussaient des cris lamentables. Elles se jetèrent aux pieds du commandant et demandèrent à suivre leurs maris en Europe. L'une d'elles surtout, Peggy, épouse de Stewart, se fit remarquer par une douleur naïve et profonde. Quand son amant eut été conduit à bord, elle s'y rendit avec son enfant, se traîna jusqu'au prisonnier, et tomba évanouie dans ses bras. Il fallut l'en arracher de force et lui interdire l'accès du bâtiment. Alors la pauvre Peggy alla s'établir sur la plage, en face de la *Pandora*, ne la quittant pas un instant des yeux, immobile, morne, silencieuse, vivant de quelques fruits à

pain que sa sœur lui apportait. Elle ne bougea pas du rivage tant que la frégate stationna dans la rade, et au jour du départ, après avoir vu son dernier espoir s'évanouir à l'horizon, Peggy regagna lentement sa case et se laissa mourir. Son enfant la suivit de près.

Les huit révoltés qui avaient suivi la fortune de Christian n'eurent pas une fin aussi malheureuse. Embarqués de nouveau sur le sloop, ils atteignirent l'île de Pitcairn, qui allait être le théâtre d'une colonisation fort curieuse. Pitcairn est un écueil perdu au milieu de l'immensité de la mer du Sud. Christian y descendit avec huit Anglais, six hommes et douze femmes de Taïti. L'île était heureusement inhabitée et d'un abord difficile. On s'installa à terre avec tous les objets utiles à l'établissement nouveau, et l'on brûla le sloop. Des habitations furent construites, des terrains défrichés. Les ignames, les taros, les pommes de terre, les bananes, la canne à sucre, réussirent à souhait. L'arbre à pain et le cocotier faisaient partie de la végétation naturelle de l'île. La nature s'était plu à embellir ce lieu d'exil, que des falaises escarpées défendaient contre les visites de croiseurs hostiles ou de voyageurs curieux. Cependant les révoltés ne furent d'abord qu'imparfaitement rassurés, et longtemps, à tour de rôle, ils se posèrent en vigie sur l'un des som-

mets de l'île, afin d'épier les navires qui pouvaient paraître à l'horizon.

Les premières années de l'établissement furent assez tranquilles, quoique les Anglais eussent pris vis-à-vis des Taïtiens le rôle de maîtres et de maîtres exigeants; mais bientôt des querelles violentes s'élevèrent au sujet des femmes, dont le nombre n'était pas proportionné à celui des hommes. Pitcairn devint un enfer. Tantôt les blancs surprenaient les sauvages en état de conspiration flagrante et les égorgeaient; tantôt les sauvages fondaient à l'improviste sur les blancs et les massacraient. Les femmes se rangeaient d'un parti ou de l'autre ou complotaient de leur côté. Le lieutenant Christian périt dans un guet-à-pens et avec lui trois de ses compagnons. En 1793, il ne restait plus à Pitcairn que quatre Européens, dix femmes et quelques enfants. D'autres catastrophes enlevèrent encore trois hommes, et, en 1800, on ne comptait dans l'île qu'un Anglais, le nommé Alexandre Smith, qui avait changé son nom en celui de John Adams.

Demeuré seul, John Adams fit un profond retour sur lui-même. Il comprit que le seul moyen d'expier sa vie passée, soit devant les hommes, soit devant Dieu, était dans la conduite qu'il allait tenir vis-à-vis de cette colonie dont il devenait le chef responsable. Une Bible avait été conservée

dans l'une des habitations; il la prit, la médita et en fit la lecture aux enfants. John Adams était une de ces natures droites et simples qui trouvent en elles-mêmes de quoi suffire aux plus vastes devoirs. Sa parole n'était pas celle d'un théologien, mais elle avait une gravité onctueuse, une persuasion tendre, qui étaient irrésistibles. A sa voix, cette colonie changea d'aspect; elle ne forma plus qu'une famille, régie par la plus douce, par la plus touchante fraternité. John Adams sut même donner à ses pupilles quelques notions sur les arts, sur les mœurs de l'Europe, et les voyageurs, qui plus tard visitèrent Pitcairn, furent frappés du sens moral, de l'esprit net et pénétrant de ces insulaires. Quant à leur bonté, à leur affabilité, elles étaient au-dessus de tout éloge. Jamais de querelles, jamais de voies de fait; l'ordre et la vertu régnaient dans tous les ménages; les liaisons irrégulières avaient disparu pour faire place à des unions religieuses, et les mœurs idolâtres s'étaient retirées devant les mœurs chrétiennes.

Cette colonie vit s'écouler huit ans de la sorte, dans le bonheur et dans l'oubli. Aucun navire d'Europe n'était venu troubler la paix de l'établissement. Le *Topaz*, capitaine Folger, visita le premier Pitcairn, en 1808, et en 1814 deux frégates anglaises, passant devant cette île, se virent abordées par des pirogues d'où, à la grande sur-

prise des marins, on les hêla en anglais. L'une d'elles portait le fils du révolté Christian, grand et beau jeune homme, qui monta à bord. On le fit causer, et il s'exprima avec une convenance, une ingénuité, qui charmèrent tout le monde. Les deux commandants se rendirent alors à terre. Adams les attendait sur le rivage, et, dès qu'ils parurent, il s'offrit à eux comme prisonnier. La colonie entière entourait son chef, inquiète et désolée; la famille d'Adams était en larmes, les enfants poussaient des cris, les femmes éclataient en sanglots. Jamais deuil ne fut plus réel, douleur plus vraie. Les commandants s'empressèrent de rassurer ce bon peuple. « Adams est coupable, dirent-ils, mais il a expié sa faute. Nous ne voyons plus en lui le révolté du sloop *Bounty*, mais le patriarche de Pitcairn. » Ces paroles calmèrent toutes les craintes, et les deux officiers quittèrent cette côte chargés de bénédictions et comblés de caresses.

Le récit de ces relâches, parvenu en Europe, valut à Pitcairn de nombreuses visites. Les navigateurs qui passaient à portée de l'îlot ne manquaient pas d'aller recueillir quelques nouvelles du bon Adams et de sa famille. Beechey, en 1825, y compta soixante-six colons; le patriarche gouvernait encore sa colonie. Le capitaine Waldegrave ne l'y retrouva plus; Adams était mort en

1829, léguant ses pouvoirs à Édouard Young. Quoique la petite peuplade fût encore tranquille, quelques membres européens qui s'y étaient mêlés avaient introduit dans les esprits les germes de divisions nouvelles. Un incident imprévu vint grossir ces premiers symptômes de désorganisation. Sur des rapports vagues, l'Angleterre avait envoyé des navires à Pitcairn, dans la crainte que le sol de l'île ne pût suffire désormais à la nourriture des habitants. Ces hommes simples n'osèrent pas se refuser à une expatriation qu'on avait l'air de regarder comme nécessaire. Ils s'embarquèrent pour Taïti; mais, au spectacle des mœurs licencieuses de cet archipel, leur piété s'effaroucha; ils demandèrent à être reconduits sur leur îlot, pur de pareils scandales. On ne put, on ne voulut pas les écouter d'abord, et quand plus tard on les rendit au sol natal, ils y rapportèrent les impressions funestes qu'engendrent toujours les mauvais exemples. Aussi la discorde et les habitudes relâchées semblent-elles s'être de nouveau introduites à Pitcairn, et John Adams ne reconnaîtrait plus aujourd'hui son œuvre dans cette société livrée au dérèglement et à l'intrigue.

Cet épisode, qui se lie si étroitement à l'histoire de Taïti, nous a conduits un peu loin dans l'ordre des dates. Il faut remonter maintenant à la fin du siècle dernier, pour constater les pre-

miers efforts de la propagande religieuse qui choisit pour théâtre les îles du groupe taïtien. Ce fut en 1797 que la société des missions de Londres envoya dans ces parages le *Duff*, capitaine Wilson, qui y laissa quelques apôtres dévoués. Le roi du pays était alors Pomaré : il régnait au nom de son fils Otou, depuis célèbre sous le nom de Pomaré II [1]. Ce chef fit aux missionnaires le meilleur accueil, et, soit par calcul, soit par suite d'une méprise, le grand-prêtre de l'idolâtrie indigène ne se montra pas moins dévoué à leur fortune. Le culte de Taïti était alors un fétichisme très tolérant dans lequel les dieux Taaroa, Oro et Manoua jouaient un grand rôle. Les missionnaires, dans leurs gloses, ont eu le soin de faire ressortir les analogies qui existent entre cette théogonie et la trinité chrétienne. Taaroa est le père, Oro est le fils, Manoua le saint-esprit ou l'oiseau. Ces trois dieux, d'un ordre supérieur, commandaient à une foule de divinités subalternes, parmi lesquelles on remarquait Hiro, le maître de l'Océan; Atoua-Maos, les dieux-requins, qui transportaient, s'il faut en croire les traditions locales, d'une île à une autre, à la manière

[1] D'après les usages en vigueur à Taïti de temps immémorial un chef, quelque rang qu'il occupât, et le souverain lui-même, étaient obligés de se dessaisir de leurs dignités ou de leurs fonctions en faveur de leurs premiers nés.

du dauphin d'Amphion, les insulaires dévoués à leur culte, les dieux de l'air, les dieux du feu, les dieux des arts, les dieux des professions manuelles, etc.

Les fétiches étaient presque toujours des morceaux de bois de *casuarina* grossièrement sculptés et enveloppés de lambeaux d'étoffes de *tapa*. La dimension des idoles variait de quelques pouces jusqu'à sept ou huit pieds. Les plus ornées étaient couvertes de tresses en bourre de coco et surmontées de plumes rouges. Les idoles des simples esprits se nommaient des *tiis*, celles des dieux des *tous*. Elles n'étaient saintes que lorsqu'elles s'animaient à la voix des prêtres; hors de là, elles perdaient beaucoup de leur valeur. Pour qu'un fétiche eût droit aux honneurs suprêmes, il fallait qu'il fût décoré avec les plumes écarlates de la queue du phaéton. Ces plumes consacraient l'idole et la plaçaient au premier rang; elle devenait alors génie, esprit, talisman, amulette, et se pénétrait d'une manière particulière de l'essence même des dieux. Les temples où ces fétiches étaient principalement adorés se nommaient des *moraïs*, vastes enclos entourés de murs ou de palissades, dans lesquels on avait soin de ménager des chapelles pour les idoles et des tombes pour les chefs. Les arbres distribués autour de cette enceinte étaient sacrés; on y voyait des casuarinas

au feuillage mélancolique, des tesmesias et des cordias qui forment des berceaux impénétrables au soleil. Le culte se composait de prières, d'offrandes et de sacrifices. On immolait aux dieux des poissons, des fruits, des porcs, des oiseaux, et, dans les temps de guerre, des victimes humaines. Les fonctions sacerdotales étaient héréditaires, et les prêtres avaient le rang de chefs; le pontife était ordinairement un membre de la famille régnante. A côté des prêtres, et en dehors de leur influence, figurait la classe des *aréois*, qui se recrutait par une sorte d'initiation et d'investiture religieuse. Les droits des *aréois*, véritables chefs de l'île, leur assuraient en toutes choses une impunité dont ils usaient largement.

Telles sont les mœurs et les croyances contre lesquelles les missionnaires anglicans allaient avoir à lutter. Trompés par la tolérance affectueuse des naturels, ils crurent à un triomphe facile. Leur illusion ne fut pas longue. On les écoutait, on réclamait leurs secours comme mécaniciens, comme ouvriers intelligents et habiles; mais on s'en tenait là. A peine installés, ils avaient cherché à combattre les mœurs locales dans ce qu'elles avaient de plus barbare; la coutume qui existait parmi les *aréois*, de détruire leurs nouveaux nés, attira d'abord leur attention[1].

[1] Cette coutume barbare prenait sa source dans la nécessité

Pour vaincre cet odieux usage, les apôtres s'adressèrent à l'amour des mères, qui parut capituler; mais les préjugés des chefs reprirent bientôt le dessus. Ces tentatives infructueuses furent même suivies de quelques persécutions. Si les intentions du vieux Pomaré étaient toujours excellentes, son fils ne cachait pas son éloignement pour les missionnaires, et bientôt des guerres civiles vinrent empirer cette situation précaire. De 1800 à 1803, les prêtres anglicans, malgré des prédications nombreuses et d'infatigables efforts, n'avaient obtenu aucun résultat réel. Partout où ils s'étaient présentés, on les avait tournés en ridicule, en disant que leur Dieu était tout au plus le serviteur du grand Oro, le maître du monde. Telle était la situation des choses à la mort de Pomaré I[er], qui eut pour successeur son fils, Pomaré II.

Une confusion effroyable suivit cet événement. Pendant six années environ, Taïti offrit le spectacle d'un bouleversement complet. Il s'agissait de l'image du dieu Oro que se disputaient divers partis, et en l'honneur de laquelle on tua et dévora des milliers de victimes. Les équipages des navires anglais de relâche dans les ports de Taïti se mêlèrent, à diverses reprises, de la lutte, et

imposée aux *aréois*, comme aux autres chefs, d'abdiquer en faveur de leurs enfants.

firent incliner le succès du côté des armes à feu. Au milieu de ces désordres, les missionnaires n'avaient pu se maintenir sur la grande île; ils s'étaient retirés à Eimeo, où Pomaré ne tarda point à paraître, vaincu, dépossédé, monarque sans couronne. L'heure était propice pour une conversion. Le chef taïtien accusait Oro de sa défaite et commençait à douter d'une divinité qui l'avait si mal soutenu. M. Nott, seul missionnaire resté sur les lieux, exploita habilement cette disposition. Il promit à Pomaré la victoire au nom d'un dieu nouveau, et laissa entrevoir, comme complément à l'influence céleste, le concours de quelques équipages anglais. Pomaré n'hésita plus: il se fit instruire et baptiser par le pasteur Nott; puis, pour rompre avec les vieilles idoles, il choisit une occasion solennelle et viola la loi du *tabou*. Le *tabou* est cette interdiction religieuse en usage dans toute la Polynésie, interdiction qui frappe certains objets, certains hommes, certains lieux; c'est le seul code formel en vigueur dans ces îles. Aussi, en violant le tabou, Pomaré rompait-il avec tout son passé. Cet exemple retentit au loin. Bientôt l'île entière d'Eimeo demanda le baptême, et il fallut que M. Nott sollicitât avec instance de nouveaux auxiliaires pour sa mission.

L'élan était donné, le chef le plus important avait abjuré le culte des idoles; le reste n'était

plus qu'une question de temps. Une anarchie profonde dévorait la grande île; on vint supplier Pomaré d'y reparaître et d'y ressaisir le pouvoir. Tous les partis l'appelaient, le regrettaient. Les chefs vainqueurs avaient fait de Taïti le théâtre de leurs saturnales; les champs restaient en friche; une seule culture demeurait en honneur, celle de la racine du ti (*dracœna terminalis*), dont on tirait une liqueur spiritueuse. L'île n'était plus qu'une distillerie et un cabaret; la chaudière était un rocher creux, la cornue un couvercle en bois, le réfrigérant un conduit en roseau. Autour de cet alambic se pressaient des naturels qui buvaient la liqueur à mesure qu'elle tombait dans le récipient, puis, ivres et furieux, s'entr'égorgeaient les uns les autres. A ce récit, Pomaré comprit que l'heure était venue de tenter de nouveau le sort des armes. Il reparut à Taïti, où, durant trois années entières, il eut à soutenir le choc des idolâtres. Un instant son étoile pâlit et sembla s'effacer; mais un dernier effort lui fit regagner le terrain qu'il avait perdu, et vers la fin de 1815 il demeurait souverain absolu de tout l'archipel.

La propagande religieuse marchait plus rapidement encore. Eimeo, berceau de l'église nouvelle, était toute convertie. On ne pouvait suffire ni aux prêches ni aux baptêmes. Une chapelle

avait été construite et inaugurée. Les chefs du pays abjuraient leurs faux dieux, et le grand-prêtre avait mis de sa main le feu aux idoles. L'archipel entier suivit cette impulsion. Chaque jour amenait des conquêtes nouvelles, et, vers la fin de 1814, les îles comptaient plus de six cents chrétiens. La victoire de Pomaré acheva cette œuvre de patience et de persuasion. Pour porter un dernier coup à la puissance des fétiches, le chef vainqueur détacha une élite de ses guerriers vers le temple d'Oro. Cette troupe entra dans le sanctuaire du dieu, décapita son image, bloc de casuarina grossièrement sculpté, et porta la tête aux pieds de Pomaré. Celui-ci affecta d'abord de s'en servir pour les plus vils usages, par exemple comme billot de cuisine; puis il la jeta au feu. Cette exécution, faite avec éclat, eut une influence décisive au sein des îles, et fut suivie de la destruction des idoles encore debout. Un an après, on y eût en vain cherché le moindre vestige de l'ancien culte.

Taïti chrétienne obéissait désormais à Pomaré : il la plaça dans les mains de chefs dévoués, et, sous l'inspiration des missionnaires, songea à la réorganisation du pays. Dans ce travail, personne ne voulut et ne sut tenir compte des mœurs antérieures qu'il importait de ménager. La transition fut trop brusque; aussi devait-elle porter

dans l'avenir des fruits funestes. Cependant les premiers jours de la propagande furent marqués par des épisodes touchants. Un renfort d'apôtres arriva de Sidney avec un évangile taïtien; on le reçut avec enthousiasme, mais on voulut avoir plus encore. Une imprimerie fut fondée à Eimeo par les soins du révérend Ellis, connu par ses importants travaux sur les contrées polynésiennes. M. Ellis, débarquant avec une presse et des caractères, causa presque une révolution dans le pays. Les livres de piété manquaient; on en comptait un exemplaire à peine par famille, et plusieurs d'entre elles n'en avaient pas. Pour y suppléer, ceux-ci avaient copié le syllabaire, ceux-là, ne pouvant se procurer du papier, s'étaient contentés de tracer, à l'aide d'un jonc trempé dans une teinture violette, des passages des Ecritures sur des morceaux d'étoffe préparés avec soin. L'arrivée d'une presse allait rendre superflues ces combinaisons d'une ferveur ingénieuse.

Quand la machine se trouva installée, Pomaré voulut être des premiers à la voir. M. Ellis composa une page sous ses yeux, puis lui enseigna la manière d'en obtenir une épreuve. Le souverain de Taïti était enchanté; il suivait de l'œil les progrès du travail, calculait le nombre des lettres et prenait à toutes ces opérations un plaisir d'en-

fant. L'impression réussit à souhait. On tira deux mille six cents exemplaires du syllabaire, un catéchisme taïtien, des extraits des Ecritures et un Évangile selon saint Luc. Pendant ce travail, la population se pressait aux portes de l'atelier en poussant des cris d'admiration : « O Angleterre, terre du savoir! » disait-elle. Le rivage était encombré de pirogues; de tous les points de l'archipel, on venait chercher des livres.

« Souvent, dit le révérend Ellis, témoin oculaire [1], souvent je voyais paraître trente ou quarante embarcations qui venaient demander et attendre des exemplaires. Un soir, au coucher du soleil, une pirogue arriva de Taïti, montée par cinq hommes. Ils plièrent leur voile, débarquèrent, et s'acheminèrent vers mon logement. J'allai au-devant d'eux. « *Luka ! te parau na Luka* (Saint Luc! donnez-nous Saint Luc), » me dirent-ils tous à la fois en m'offrant en échange des bambous pleins d'huile de coco. Je n'avais pas d'exemplaires prêts, et les engageai à se retirer dans le village pour y passer la nuit. Le crépuscule, toujours très court sous les tropiques, venait de finir. Je me retirai. Quelle fut ma surprise, quand le lendemain, au soleil levant, je les aperçus couchés à terre, devant la maison! Inquiet, je leur

[1] *Polynesian Researches.*

demandai pourquoi ils avaient passé la nuit en plein air : « Maître, me répondirent-ils, nous avions peur que quelqu'un ne vînt de grand matin vous demander des livres, et nous avions résolu de ne nous éloigner qu'après en avoir obtenu. » Je les conduisis dans l'imprimerie, et, ayant assemblé des feuilles à la hâte, je leur en donnai à chacun un exemplaire, puis deux autres encore pour leur mère et leur sœur. A peine les eurent-ils en leur pouvoir, que, s'empressant de me remercier, ils coururent au rivage, hissèrent leur voile, et retournèrent vers leur île natale, sans avoir bu ni mangé, ni fait aucune provision. »

Cette première phase du pouvoir des missionnaires ne rencontra que des cœurs soumis. Le chant des hymnes, les cérémonies religieuses, enchantaient les nouveaux catéchumènes. Le *tabou*, cette loi impérieuse, avait été abolie, l'infanticide n'était plus imposé aux mères. Tout allait au mieux : l'obéissance était complète, les chapelles regorgeaient de monde, la ferveur semblait générale et sincère. Malheureusement ce n'était là qu'une piété extérieure ; les dehors seuls avaient été domptés ; au fond, les indigènes n'avaient rien perdu ni de leur goût pour le plaisir, ni de leur nature ardente, ni de ces instincts des sens si énergiques chez eux. Les missionnaires s'en aperçurent et voulurent lutter, mais leurs

efforts échouèrent. Les conseils furent aussi impuissants que les rigueurs. Pomaré eut beau mettre toute son autorité au service du nouveau culte, créer des châtiments pour les plus légers délits : il parvint seulement à organiser l'hypocrisie. Le mal avait fait de tels progrès dès 1819, que les missionnaires convoquèrent une assemblée des chefs pour promulguer une sorte de code pénal. Le roi ouvrit la séance et lut une série de dispositions coërcitives qui atteignaient les moindres contraventions morales. Cet acte ne fit qu'accroître le mécontentement; les procès qui en furent la suite ne guérirent rien, ne réparèrent rien, et là où les missionnaires croyaient avoir semé la crainte, ils ne recueillirent que le scandale.

Pomaré lui-même résista, en quelques occasions, aux empiètements des évangélistes. Sous le titre de *Sociétés auxiliaires des Missions*, ils avaient organisé une perception indirecte au profit du culte. Les sociétaires devaient fournir une certaine quantité de valeurs en nature, des racines d'*arrow-root* par exemple, ou de l'huile de coco. Cette taxe, légère d'abord, finit par devenir si onéreuse, que Pomaré s'en formalisa. Ce fut là d'ailleurs un éclair fugitif de résistance. Dans les dernières années de sa vie, ce chef célèbre se laissa abrutir par l'ivrognerie. Boire et traduire les Écritures, telles furent les deux idées fixes

qu'il conciliait de la manière la plus singulière. Chaque matin, il se rendait dans son petit kiosque, situé sur l'île de Motou-Ta, avec sa Bible sous le bras et sa bouteille de rhum à la main, il y demeurait des heures, des journées entières, lisant l'une et vidant l'autre. Puis, quand il sentait sa tête s'alourdir à la suite de libations trop copieuses : « Pomaré, s'écriait-il, ton cochon est maintenant plus en état de régner que toi. » Ces excès le minèrent ; la pensée s'en alla d'abord, puis la vie; il mourut vers la fin de 1821. Les missionnaires, qui lui devaient leur puissance, lui accordèrent peu de regrets; ils ne songèrent plus qu'à élever dans leur intérêt et selon leurs vues l'héritier du pouvoir, alors âgé de quatre ans.

Cependant, depuis la mort de Pomaré, l'influence morale semble s'être retirée peu à peu des missionnaires : ils effraient encore les populations, mais depuis long-temps ils ne les dirigent plus. L'enfant qu'ils élevaient comme un Joas, à l'ombre de l'autel, couronné en 1824 au milieu d'un grand cérémonial, s'est éteint dans leurs bras en 1827. Depuis lors les deux femmes qui ont régné sur Taïti, Pomaré-Wahine comme régente, Aïmata-Wahine comme reine, ont souffert impatiemment un joug qu'elles ne pouvaient briser, et ont protesté plus d'une fois par leur conduite. Le système de compression laborieusement

poursuivi s'est écroulé devant des scandales partis de si haut, que les missionnaires ne pouvaient les atteindre. La cour de la jeune reine est devenue une école de dissolution. Veuve à dix-neuf ans, elle a épousé un jeune homme de quinze, et réunit autour d'elle tout ce que Taïti renferme d'hommes diffamés et de femmes perdues. Les danses les plus libres, les cérémonies les plus licencieuses, les chants les plus voluptueux, ont successivement reparu. Les missionnaires condamneraient bien une sujette aux travaux des routes[1], mais quelle action pourraient-ils avoir sur une reine ? Ils se contentent aujourd'hui de constater de loin en loin leur autorité par quelques exemples, et de maintenir sur tous les points de l'archipel un système d'espionnage permanent. Aussi les jeunes filles tremblent-elles devant le chapeau de paille et le bâton blanc du surveillant des missionnaires. A l'approche de ces insignes bien connus, on les voit fuir comme des colombes effarouchées; plus de danses, plus de folle gaieté ; mais à peine le surveillant est-il hors du regard, que les jeux folâtres recommencent.

Des diversions plus graves encore ont menacé

[1] Le travail des routes est une des peines les plus ordinaires du code pénal des missionnaires. Le nombre des toises de route à exécuter se trouve proportionné au délit, et les châtiments profitent ainsi à la viabilité de l'île

la suprématie des missionnaires luthériens. L'une est une sorte de schisme né au sein de l'archipel même, et qu'on peut regarder comme une capitulation des croyances chrétiennes avec les souvenirs mal éteints de l'ancienne idolâtrie. Ce schisme est celui des *mamaïas*, qui croient en Jésus-Christ et lisent la Bible, mais ne pensent pas que l'on soit tenu à autre chose que ces pratiques extérieures. Il est très singulier de retrouver dans l'Océanie des hérésies qui ont leurs analogues en Europe, entre autres, chez les *lecteurs*, les *labadistes* et les *memnonites*. Cette secte, issue d'un cerveau sauvage, aspire comme les nôtres à la controverse et s'appuie, pour justifier la liberté des rapports entre les sexes, sur l'exemple de Salomon, qui usait largement du concubinage. N'est-ce pas un incident curieux que cette scission religieuse dans un pays pareil et si près du berceau d'une croyance ? Le schisme des *mamaïas* prend d'ailleurs chaque jour une importance plus grande, et il peut devenir, dans un avenir très prochain, le culte dominant des îles polynésiennes.

La seconde diversion qui inquiète les évangélistes luthériens est la tentative de quelques missionnaires catholiques. Comme cet événement se rapporte d'une manière directe au voyage de *l'Artémise*, nous en parlerons avec quelques détail

Depuis long-temps la Société des Missions de Paris, et surtout la maison de Picpus, voyaient avec douleur la propagande protestante s'étendre sur l'Océanie, sans que la prédication orthodoxe s'y fût assuré la moindre conquête. Un préfet apostolique, M. de Pompallier, et divers vicaires, parmi lesquels figuraient MM. Caret et Laval, furent dirigés vers ces contrées lointaines, afin d'y poursuivre une première et dangereuse tentative. Un navire déposa en passant ces deux missionnaires sur les îles Gambier, groupe encore sauvage, et sur lequel n'existe aucun établissement européen. Qu'on juge du danger que coururent ces prêtres au milieu de peuples idolâtres et fanatiques. Durant quatre longs mois, leur vie fut constamment en danger; mais leur patience, leur douceur, le soin qu'ils prenaient des enfants, des malades, des vieillards, finirent par adoucir ces natures farouches. Les apôtres creusaient des puits et cherchaient à se rendre utiles, gravaient des croix sur les troncs d'arbes, composaient des alphabets manuscrits, expliquaient le mystère de la trinité à l'aide d'une feuille de trèfle, baptisaient quelques naturels plus dociles que les autres, construisaient une chapelle dont le mur était en roseaux et le toit en feuilles de palmier. Ces premiers succès furent bientôt suivis de conquêtes plus importantes. Les chefs des quatre îles

se convertirent successivement, et le plus important de tous, celui que les missionnaires nomment le roi, abattit de ses mains et brûla les dernières idoles. Lorsque M. de Pompallier visita, en 1837, le groupe de Gambier, il n'y trouva que des catholiques.

Cependant, vers 1836, deux membres de cette mission avaient pris terre à Pape-Iti. A peine le bruit s'en fut-il répandu sur la plage, que l'église luthérienne trembla pour ses ouailles. Si au schisme des mamaïas se joignait la concurrence catholique, c'en était fait de son autorité. Elle comprit qu'il fallait agir. Procédant d'une manière indirecte, elle ameuta contre les nouveaux venus la population de Taïti, et excita une espèce d'émeute dont ils faillirent tomber victimes. M. Moërenhout, alors chargé d'affaires des États-Unis, intervint à temps et les sauva. Mais le chef de la mission anglicane, Pritchard, n'était pas homme à s'arrêter à mi-chemin. Cumulant les fonctions de ministre du culte et celles d'agent commercial, il réunit les hommes dévoués de sa double clientelle, fit entourer la maison dans laquelle se trouvaient les prêtres français, les en arracha après avoir enfoncé la toiture, et les rembarqua de vive force sur la goëlette qui les avaient amenés. Vainement M. Moërenhout essaya-t-il de défendre ces malheureux ; il ne réussit qu'à se faire destituer

par le gouvernement des États-Unis, qui lui reprocha d'avoir agi contre les intérêts de la foi luthérienne. Une autre vengeance plus mystérieuse et plus cruelle attendait à quelque temps de là ce digne négociant. Assailli nuitamment dans sa demeure et réveillé en sursaut, il se trouva face à face d'un homme qui le renversa d'un coup de hache, et tua sa femme d'un second coup. Cet assassin était un sujet anglais qui échappa à la justice locale, et qui, en assassinant M. Moërenhout, croyait sans doute servir les haines de ses coreligionnaires. Tant de services rendus aux sujets français, et si cruellement expiés, méritaient quelque retour de la part de notre gouvernement. M. Moërenhout fut accrédité par la France auprès des autorités de Taïti.

Mais des outrages pareils ne pouvaient pas demeurer impunis. Les îles Sandwich avaient été le théâtre de scènes à peu près semblables, et l'intolérance religieuse appelait une répression éclatante. *La Vénus* et *l'Artémise* reçurent toutes les deux des instructions à ce sujet. *La Vénus*, capitaine Dupetit-Thouars, arriva la première à Taïti, et par un singulier hasard elle s'y croisa avec l'expédition du capitaine Dumont-D'Urville, composée des corvettes *l'Astrolabe* et *la Zélée*. A l'aspect de cette force imposante, grande fut la surprise des naturels, et grand aussi l'effroi des

missionnaires. Le capitaine Dupetit-Thouars entra hardiment dans le bassin de Pape-Iti, et après avoir mis le village sous le feu de son artillerie, il demanda : 1° le libre accès de Taïti pour tous les Français, prêtres ou laïques ; 2° une amende de deux mille gourdes ; 3° un salut de vingt-un coups de canon pour le pavillon national. A une signifiation ainsi appuyée on ne pouvait qu'obéir. La jeune reine Aïmata entra dans une violente colère contre les missionnaires, et leur signifia de s'exécuter promptement et pour l'argent et pour le salut. La somme demandée fut portée à bord de la frégate, et Pritchard alla mettre de ses mains, sur l'île de Motou-Ta, le feu au canon qui rendait hommage aux couleurs françaises. Mais le révérend ne devait pas en être quitte pour si peu. A son tour, le commandant D'Urville se rendit chez lui, accompagné de M. Moërenhout, et en entrant il lui dit : « Monsieur Pritchard, vous êtes consul, reconnu par l'Angleterre, et c'est au consul anglais que je viens rendre une visite. Quant à M. Pritchard, ministre protestant et juge taïtien, je l'aurais, s'il n'avait pas d'autres titres, fait transporter de force à mon bord, où il demeurerait aux fers jusqu'à notre arrivée en France. » Le révérend ne répondit rien, et l'on passa outre. Jamais leçon ne fut plus complète.

Cependant, *la Vénus* partie, il essaya de pren-

sa revanche, et berça de nouveaux contes l'esprit crédule des naturels. A le croire, les Français n'avaient qu'une seule frégate qui ne reviendrait jamais. La reine avait rendu une loi qui assurait à nos missionnaires l'accès de Taïti; cette loi fut révoquée. *L'Artémise* apprit cela à Sydney et cingla à l'intant même pour Pape-Iti, afin d'inspirer de nouveau une terreur salutaire. Quand elle arriva, le révérend Pritchard était en tournée dans les îles voisines. Les avaries de la frégate ne permettaient pas de parler haut tout de suite : on attendit que les réparations fussent achevées. Alors le commandant Laplace fit inviter la reine et les principaux chefs à se réunir en conseil pour recevoir les propositions qu'il allait faire. A cette ouverture, une terreur générale se répandit dans l'île; on crut d'abord que la reine résisterait, qu'elle n'obéirait pas. Mais le principal chef du pays, Tati, se porta garant pour elle, et le 19 juin, Pomaré-Wahine, souveraine de l'archipel, parut au grand conseil qui se tint dans le temple protestant. Un prodigieux concours de peuple obstruait les avenues. Dans la salle étaient rangés tous les chefs, et derrière eux plusieurs missionnaires. Le commandant français s'avança au milieu de l'assemblée, accompagné du consul, M. Moërenhout, et du capitaine Henri, qui lui servait d'interprète. Après avoir exposé ses griefs

et qualifié sévèrement la violation du traité consenti avec le capitaine Dupetit-Thouars, il demanda : 1° que les Français fussent traités dans l'île à l'égal de la nation la plus favorisée ; 2° qu'un emplacement fût désigné pour la construction d'une église catholique, avec toute liberté aux prêtres français d'y exercer leur ministère. Quand ces propositions eurent été répétées à l'assemblée par l'interprète, le commandant se retira avec tous ses officiers.

Le congrès demeurait livré à lui-même ou plutôt aux inspirations du chef Tati. Tati était le vrai roi de l'archipel ; rien ne se faisait que par ses conseils. C'était un vieillard de soixante-douze ans, d'une constitution d'athlète, haut de six pieds, et admirablement proportionné dans ses formes. *Tayo* ou ami de M. Moërenhout, il avait su, durant le court séjour de la frégate, apprécier le caractère, la bravoure, la générosité de nos officiers, et il s'était pris pour eux d'une amitié véritable. L'influence française allait donc dominer dans le débat. Quelques chefs timorés avaient pris d'abord la parole, opinant pour une acceptation immédiate de l'*ultimatum*, quand Tati, jaloux de sauver la dignité de l'assemblée, monta à la tribune. A l'instant le plus profond silence s'établit. Tati déplora l'aveuglement dans lequel les chefs avaient vécu jusqu'alors sur le compte de

la France; il parla de la nécessité d'accorder une réparation à une nation puissante; puis, par un mouvement oratoire du plus grand effet, il déclara que voter à l'étourdie serait justifier la réputation de légèreté que les Taïtiens avaient trop souvent méritée par leur conduite. « Songez, dit-il en frappant sur la tribune, que vous délibérez aujourd'hui sous les yeux des représentants de très grandes puissances; ne tranchez rien sans y avoir mûrement réfléchi. Vous demandez qu'on vote par acclamation, et moi je demande qu'on se sépare sans avoir rien décidé. Que chacun médite cette nuit dans le silence, et demain nous nous prononcerons avec maturité, avec sagesse, pour ou contre la loi. » C'était donner à la fois à l'assemblée une leçon et une impulsion. On se sépara sur ces paroles, et malgré les intrigues des missionnaires qui s'agitèrent vainement, les chefs déclarèrent le lendemain, à l'unanimité, qu'ils acceptaient les conditions posées par le commandant français. Seulement ils demandaient que l'on assignât une résidence au clergé catholique. M. Moërenhout s'y refusa ainsi que M. Laplace. Ce dernier eut peut-être le tort de consentir à une condition additionnelle qui déclarait que nos missionnaires *ne s'immisceraient en aucune manière dans les affaires de Taïti.* Quand les lois s'interprètent à des distances semblables et sous l'influence de

conseils malveillants, il faut éviter d'ouvrir la porte à de misérables chicanes.

Ainsi se termina cette affaire dont *l'Artémise* eut tous les honneurs. Désormais nos missionnaires seront respectés sur ces plages, et les relations commerciales se ressentiront certainement des leçons successives que les naturels ont reçues. La jalousie des évangélistes luthériens ne s'attaque pas seulement aux intérêts spirituels, et les biens de ce monde ne leur sont pas plus indifférents que les palmes de l'autre. Ainsi, dans bien des occasions, nos navires baleiniers avaient eu à subir des injures et des dommages que le passage de nos frégates leur épargnera désormais. La fermeté de M. Moërenhout et quelques croisières de bâtiments légers achèveront le reste.

Quant à l'introduction de missionnaires catholiques, nous n'y voyons qu'un avantage, celui de faire prévaloir, en fait comme en droit, la volonté et l'influence de la France. Sous l'action d'un culte incompatible avec les mœurs du pays et le caractère de ses peuples, nous avons vu ces générations d'insulaires dépérir et marcher vers un anéantissement graduel. Que sera-ce lorsque deux églises rivales se disputeront les âmes à l'aide d'arguties théologiques? Taïti est-il bien en état de comprendre les subtilités de la présence réelle et les contradictions de cet anthropomorphisme

qui, attribuant à Dieu une figure humaine, interdit l'adoration de la Vierge et des Saints? Si les deux camps du christianisme engagent la bataille sur ce terrain, qui ne comprend que le schisme des mamaïas interviendra pour recueillir les blessés des deux parts? Que la lice soit ouverte au catholicisme dans l'archipel de Taïti, rien de mieux; mais qu'il use discrètement de la position qu'on lui a faite et qu'il n'aspire pas au plus déplorable des triomphes, à un triomphe sur des ruines.

Cependant *l'Artémise* était entièrement restaurée. De ses blessures récentes il ne lui restait qu'une courbure légère, résultat du premier abattage. Le noble navire avait retrouvé sa grace et son aplomb : sa mâture, son réseau aérien, ses voiles, ses canons, son lest, tout était remis en place. Le 21 juin, elle se pavoisa pour recevoir la reine de Taïti, qui, après bien des hésitations, avait consenti à l'honorer de sa visite. Au moment de s'embarquer dans le canot du commandant, Pomaré-Wahine paraissait peu rassurée; elle jetait des regards craintifs sur M. Moërenhout, qui avait répondu sur sa tête des suites de cette démarche. L'air affable des officiers et de l'équipage la rassurait à peine. Enfin elle se décida. Sa majesté taïtienne n'était pas ce jour-là vêtue à son avantage. Gracieuse et vive sous son costume in-

digène, elle semblait fort mal à l'aise dans les habillements européens dont on l'avait surchargée. Son corps souple et élégant se noyait dans une robe mal taillée; ses beaux cheveux noirs, sa figure expressive et spirituelle, étaient écrasés sous un chapeau ridicule, et des souliers rouges complétaient cette singulière toilette. Une jeune princesse d'Eimeo portait en revanche son costume avec plus de naturel et plus de goût.

Derrière la reine venait son mari avec un chapeau de paille, en veste et en pantalon blanc. C'était un fort bel homme, bien pris, découplé fortement et affectant un air dégagé qui semblait justifier les jalousies de la jeune Aïmata. Le cortège se composait de quelques femmes de la cour bizarrement accoutrées, et d'un petit nombre de chefs fort simplement vêtus, à la tête desquels on distinguait Tati. En arrivant à bord, la pauvre princesse se crut perdue. Les tambours qui battaient aux champs, une garde nombreuse qui présentait les armes, le bruit d'une musique assourdissante, tout ce cérémonial, tout ce tapage, la surprirent, l'inquiétèrent visiblement. Cependant elle se remit de son hésitation et présenta la main au commandant de la manière la plus gracieuse. Une collation attendait cette cour polynésienne, elle y fit amplement honneur. Quand elle quitta la frégate, un salut de vingt-un coups

de canon l'accompagna sur le rivage. La reine semblait plus effrayée que flattée de tous ces témoignages de considération. Elle alla se remettre chez M. Moërenhout des alarmes de la journée.

Cette soirée était la dernière que *l'Artémise* eût à passer à Taïti. L'heure des adieux avait sonné. Pour reconnaître les services que le brave capitaine Abrill avait rendus à la frégate, le commandant lui avait remis un des fusils–Robert que portait l'expédition; mais les officiers voulurent, à leur tour, laisser à ce généreux marin un témoignage d'estime, un gage de reconnaissance, un souvenir. L'un des enseignes avait une longue vue plaquée en argent, instrument de prix. On la lui envoya au nom de l'état-major, après avoir gravé sur le tube l'inscription suivante : *Les officiers de la frégate l'Artémise au capitaine Abrill*. L'excellent homme parut plus touché de cette preuve d'affection qu'il ne l'avait été du cadeau officiel. Le gouvernement français aura sans doute encore quelque chose à faire pour un étranger à qui il doit en partie la conservation d'une frégate.

Les services rendus à *l'Artémise* ne sont pas d'ailleurs un fait isolé dans une vie pleine de traits d'héroïsme et de dévouement. Il y a quelques années, le capitaine Abrill commandait en second un brick pêcheur de perles, quand il rencontra à Toubouaï une goëlette chilienne armée de douze

canons et montée par un nombreux équipage. C'était un pirate : Abrill ne s'y trompa point; il avertit son capitaine en premier, qui se prit à trembler de tous ses membres. — « Que voulez-vous faire, demanda Abrill à son chef. — Mais la résistance est impossible; il faut se rendre, répondit celui-ci. — Se rendre! je ne connais pas ce mot-là; emparons-nous du pirate. — Vous êtes fou. — Vous allez le voir. » Ces mots échangés, Abrill monta sur le pont, exposa son projet et demanda des hommes de bonne volonté. Sept matelots se présentèrent; il les arma jusqu'aux dents, se jeta dans un canot avec eux, et cingla droit vers la goëlette. On le héla, il répondit « capitaine Abrill, » nom populaire dans ces parages; on le laissa accoster, croyant qu'il venait traiter des conditions de la prise. A peine sur le pont, le vaillant capitaine saisit à la gorge le lieutenant, et le menaça de lui faire sauter la cervelle s'il poussait un cri. L'équipage du pirate était alors couché; Abrill ferma les écoutilles et en tint ainsi une portion en respect. Les autres, qui étaient à terre, avertis de l'événement, cherchèrent à reprendre leurs avantages; mais Abrill avait chargé les canons, et menaçait de couler les chaloupes au moindre mouvement. Il fallut capituler, et grâce à cet audacieux fait d'armes, le brick marchand ramena à Pape-Iti son glorieux trophée.

Au moment du départ de *l'Artémise*, toute la colonie européenne de Taïti se trouva réunie sur le rivage. Le capitaine Abrill ne voulait se séparer de la frégate qu'au dernier moment; il s'embarqua avec M. Moërenhout et ne la quitta qu'à plusieurs milles au large. Le pilote James remplit aussi son devoir jusqu'au bout. Le général Freyre, M. Robson, le jeune Louis, cet officieux serviteur de nos enseignes, étaient sur le môle, suivant de l'œil les préparatifs de l'appareillage, tristes, muets, ne cherchant pas à cacher leur émotion. La population indigène gardait elle-même une attitude de tristesse et de douleur. On ne voyait plus les sentiers de la plage animés par des groupes joyeux, s'appelant, se répondant. Le petit arsenal, si vivant naguère, avait un air d'abandon qui faisait mal à voir; les habitations discrètes de la vallée étaient vides et désertes. Ces jeunes filles, à moitié Françaises déjà, accouraient une à une, la larme à l'œil, le cœur plein d'amertume. Tant de liens si librement formés, si heureux, si naïfs, allaient donc se rompre! Se reverrait-on jamais, après avoir échangé de si doux noms? La grève se garnissait de cet essaim d'Arianes, inconsolables jusqu'au lendemain. Des pirogues légères, chargées de *tayos*, d'amis des deux sexes, venaient se presser autour de la frégate, pour obtenir un dernier

regard, une dernière expression de tendresse. Plus d'un gabier du haut de sa hune, plus d'un matelot, de l'embrasure de sa batterie, saluèrent de la main ou avec le mouchoir leurs compagnons, leurs compagnes de logement. C'était la dernière heure de ces unions improvisées que le départ allait dissoudre. — Il n'y a qu'une Taïti au monde, disaient les marins. Peut-être les indigènes disaient-ils de leur côté : Il n'y a qu'un peuple français.

Cependant la frégate se couvrait de voiles, et la brise l'emportait rapidement. Les pirogues l'escortèrent jusqu'à la ligne de brisants qui ferme la rade. Là, il fallut se dire adieu, et, donnant un dernier regret à cette côte aimée, *l'Artémise* alla chercher, sous d'autres cieux, de nouvelles émotions et de nouvelles aventures.

—

EXPÉDITION

DE

L'ASTROLABE ET DE LA ZÉLÉE.

Parmi les navigateurs contemporains qui peuvent prétendre à la succession des Cook et des Lapérouse, il n'en est point dont les titres soient plus sérieux que ceux de M. Dumont-d'Urville. L'Angleterre, très compétente sur ce point, a elle-même reconnu l'autorité de ses travaux, et cet aveu a dû coûter beaucoup à une marine rivale. On sait tout ce que la science géographique doit au premier voyage de *l'Astrolabe*. Des relèvements laborieux qui embrassent quatre cents lieues de côtes sur la Nouvelle-Zélande et trois cent cinquante lieues au nord de la Nouvelle-Guinée, l'hydrographie de l'archipel Viti, des îles Loyalty, de Vanikoro, d'Hogoleu et de Pelew; la découverte d'une soixantaine d'îles, îlots ou

écueils signalés à la navigation, tel est l'ensemble des résultats obtenus dans une campagne de trois années. Les sciences accessoires n'ont pas été moins bien partagées : les dialectes des tribus océaniennes, fixés et comparés, sont désormais acquis à la philologie; l'histoire naturelle de ces régions, fondée par les deux Forster, Péron et Solander, a reçu de nouveaux développements et donné lieu à des observations plus approfondies, tandis que l'étude des races s'est simplifiée par un classement lumineux, emprunté à la différence des mœurs et au contraste des types.

Sans doute d'autres travaux estimables, quoique moins étendus, ont été exécutés de nos jours dans cette partie du monde. Sans remonter plus haut que le début du siècle, nous trouvons l'amiral russe Krusenstern, dont la relation répandit un grand jour sur la configuration de l'Australie, des côtes du Japon et des îles de la mer de Chine. Son élève Kotzebue, commandant *le Rurick*, armé aux frais du comte de Romanzoff, lui succéda dans ces parages, et opéra sur les îles Carolines des reconnaissances pleines d'intérêt. Il eut en outre le bonheur d'avoir pour interprète le savant Chamisso, esprit délicat et orné, qui jeta quelque charme dans le récit de ce voyage. En même temps, l'américain Porter éclairait la géographie des îles Marquises, comme son compatriote Paul-

ding le fit plus tard pour les îles Mulgrave. Parmi les Anglais, nous ne voyons guère que le capitaine Beechey qui mérite une mention : cet intrépide navigateur dirigea son vaisseau, en 1826, vers le nord-ouest de l'Amérique, et pénétra, en longeant la limite extrême des glaces, sur des points que personne n'avait visités avant lui. La France a fait aussi quelques efforts. En 1821, M. Freycinet sillonna les mers du Sud sur la frégate *l'Uranie*, et nous lui devons une scrupuleuse monographie des îles Mariannes. M. Duperrey y parut à son tour, en 1823, sur la corvette *la Coquille*, et il est à regretter que la relation de ce curieux voyage se fasse encore attendre. Plus récemment, MM. Laplace et Dupetit-Thouars, envoyés en mission spéciale et pour un but déterminé, ont su donner une valeur scientifique à des campagnes plus particulièrement militaires. Enfin, King et Lütke, hydrographes si consciencieux, Billinghausen et Morrell, recommandables à d'autres titres, ont chacun laissé dans le monde savant quelques traces de leur passage. Certes, nous ne voulons pas dire que le nom de M. d'Urville doive être placé au-dessus de tous ces noms; mais il nous semble que les travaux de la première expédition de *l'Astrolabe* dominent ces travaux par des vues plus complètes et des observations plus concluantes.

La seconde exploration que cette corvette vient d'achever, en compagnie de *la Zélée*, promet à la science une moisson non moins abondante. L'idée principale de M. d'Urville, en reprenant la mer, était de s'assurer du crédit que méritaient les renseignements de Weddell. Ce capitaine ayant trouvé les régions australes entièrement dégagées de glaces par le 70e parallèle, il était naturel de croire que les abords du pôle offraient moins de difficultés dans cet hémisphère que dans le nôtre. Recherchant la théorie de ce fait, M. d'Urville avait pu l'entrevoir dans l'absence de grands continents du côté du sud et dans l'action plus efficace des vents sur des mers plus vastes. Quoi qu'il en soit, la solution de ce problème était assez intéressante pour aborder l'entreprise, même en courant le risque d'un échec. Les tentatives de Parry et de Ross, dans la zone boréale, ne sont pas restées sans éclat, quoique infructueuses. Ici d'ailleurs le champ était plus nouveau, moins circonscrit, moins embarrassé. Tout le monde le crut à bord des corvettes, et les équipages quittèrent Toulon le 7 septembre 1837, pleins d'ardeur et d'espérance. Le capitaine d'Urville montait *l'Astrolabe*, le capitaine Jacquinot commandait *la Zélée*.

Les premiers mois du voyage n'offrirent qu'un très médiocre intérêt. On traversait alors des

mers trop connues. La curiosité ne se réveilla que dans le détroit de Magellan et au mouillage du Port-Famine. Des paysages vigoureux, une nature vierge encore, fixèrent sur-le-champ l'attention. On retrouva quelques traces du séjour du capitaine King et de deux baleiniers américains. Ces circonstances rendirent les équipages au sentiment de leur mission aventureuse. On commença les travaux, soit à terre, soit à bord, et la carte du détroit fut rectifiée en plusieurs points à l'aide de relèvements précis. Cependant les tribus voisines s'étaient familiarisées avec nos marins; on avait aperçu des Patagons et des Pécherais. Ces premiers n'ont rien des mœurs farouches que les anciens géographes leur ont attribuées. De haute taille sans être gigantesques, ils montrent un caractère doux et sociable, des mœurs simples et indolentes. Les Pécherais, bien plus dégradés au physique, ont également des habitudes paisibles. Toute la différence entre les deux races, sorties sans doute d'une souche commune, provient de leur manière de vivre. Le Patagon est chasseur; le Pécherai est pêcheur; celui-ci ne quitte pas sa pirogue, celui-là son cheval. Les uns et les autres sont d'une bienveillance extrême envers les étrangers, et deux matelots américains, abandonnés sur cette plage, avaient trouvé pendant plus d'un an, chez les Patagons, une hospitalité fraternelle.

M. d'Urville recueillit ces malheureux, qui, après la croisière antarctique, furent débarqués au Chili.

On se trouvait alors à la fin de décembre, et il était temps de se diriger vers le pôle. De tous les navigateurs qui avaient pris cette route, Weddell était le seul dont on pût suivre les traces. Cook, en 1775, avait sur ce point rencontré les glaces par le 60e degré; Powell, en 1721, n'avait pas pu aller au-delà de 62° 30'; Biscoë s'était élevé avec beaucoup de peine à 63°; mais Weddell assurait qu'il avait trouvé la mer libre jusqu'au 71e parallèle. Les corvettes naviguèrent donc dans cette direction et sur des eaux parfaitement unies; mais, le 18 janvier, un bloc de glace, de quatre-vingts pieds de haut, se montra devant *l'Astrolabe*. Le lendemain, ces masses flottantes allèrent en augmentant, et, le 22, par 65° environ, une immense barrière se déroula sur toute la ligne de l'horizon. On se ferait difficilement une idée de la magnificence sinistre d'un tel spectacle. Abusé par un effet d'optique, l'œil découvre dans ces blocs inégaux des merveilles monumentales. Tantôt ce sont des clochers de cathédrales gothiques bizarrement sculptés, tantôt des forêts d'obélisques lumineux ou bien des temples gigantesques comme ceux d'Ellora, ou d'immenses carrières de marbre étincelant, ou enfin une

vaste capitale hérissée d'édifices et dans la forme vaporeuse et confuse que lui donne le brouillard du matin.

Sans les dangers qu'elle recélait, cette scène aurait pu longtemps captiver le regard; mais il fallait songer à des soins plus sérieux, on avait l'ennemi en face. Pendant quelques jours, on côtoya cette éternelle muraille, en cherchant si elle n'offrirait pas dans son étendue quelque solution de continuité. Partout on la retrouva, toujours plus compacte et plus menaçante. A diverses reprises, les deux corvettes se trouvèrent resserrées entre d'énormes glaçons, et le 3 février, une barrière de deux cents toises de large les sépara de la haute mer. Qu'on juge des craintes qui vinrent assaillir les équipages! Il fallait s'ouvrir violemment un passage, tantôt à l'aide du vent, tantôt au moyen de pioches, de leviers et de pinces. A force de bras et de cordes, on tirait les bâtiments de manière à leur faire tracer un sillon au milieu des glaces. Pendant cinq jours, les équipages furent occupés à cette rude manœuvre. Le 9 au matin, les vents ayant passé au sud, les corvettes déployèrent toutes leurs voiles pour livrer à l'obstacle un dernier combat. Contenues par les glaces, mais chassées par la brise, *l'Astrolabe* et *la Zélée* se roulaient et s'agitaient en bondissant sur ce lit inégal. Ces secousses faisaient gagner

un peu de chemin, mais tout s'arrêtait quand la barrière devenait trop haute. Alors il fallait employer les machines et les bras, coucher les vaisseaux sur le flanc pour les faire glisser avec plus de facilité et les traîner ainsi au risque de les voir se briser en mille éclats. Enfin cette angoisse eut un terme : après avoir creusé leur route pendant une lieue, *la Zélée* et *l'Astrolabe* touchèrent de nouveau à la pleine mer. Elles étaient sauvées, non sans blessures; elles sortaient de cet étau qui les avait tenues comprimées pendant une semaine.

A la suite de cette épreuve si concluante, il n'y avait plus à se lancer dans de nouveaux périls, sur la foi de Weddel. Cependant il répugnait à M. d'Urville de n'emporter de ces parages qu'un désappointement. Il prolongea encore la barrière polaire pendant trois cents milles sans pouvoir trouver d'issue, et ne s'arrêta que lorsque la direction des glaces l'eut éclairé sur l'inutilité de ses efforts. Alors il se rabattit sur les îles Orkney, dont il compléta la géographie, puis sur la partie orientale du Shetland, qu'il rectifia et rétablit. Sur ce point, il y avait à s'assurer de l'existence de pitons neigeux qu'avaient aperçus des pêcheurs de phoques, et qu'ils avaient désignés sous les noms de *Terres de Palmer* et de *Trinité*. Foster, Biscoë et Morrell en avaient eu vaguement

connaissance et leur avaient imposé divers noms. Le commandant de l'expédition française voulut fixer l'état réel de ces terres mystérieuses. Il les attaqua dans une partie qu'aucun navigateur n'avait encore aperçue, et en traça la configuration sur une étendue de cent vingt milles à peu près, entre le parallèle de 63° et 64°, et les méridiens de 58° et 62°, à l'ouest de Paris. Ces terres, couronnées de pics nombreux, sont couvertes d'une couche de glaces éternelles. La principale fut appelée *Terre de Louis-Philippe*; les autres reçurent divers noms. Cependant, au milieu de ces pénibles travaux, la saison avançait, et les équipages commençaient à souffrir du scorbut. Il fallut quitter ces tristes contrées en toute hâte, et regagner l'un des ports du Chili. A l'arrivée devant la Conception, quarante hommes à bord de *la Zélée* étaient hors de service. *L'Astrolabe* ne comptait que quinze malades; mais déjà le mal faisait des progrès, et l'état-major lui-même commençait à en éprouver les cruels symptômes. Des soins attentifs, un régime salubre et l'air du rivage eurent bientôt combattu les atteintes du fléeau, et ramené la santé sur les visages. Quand on mouilla dans la baie de Valparaiso, il ne restait plus que trois scorbutiques à bord.

Ici allait commencer pour l'expédition une autre série d'études. L'Océanie l'attendait; les cor-

vettes, réparées, mirent leur proue sur ses archipels. A part don Juan Fernandez, célèbre par les aventures du matelot Selkirk qui inspirèrent le *Robinson Crusoé*, on n'aperçut aucune terre avant les îles Gambier, foyer intéressant d'une mission catholique. Il y a cinq ans de cela, ce petit groupe, qui forme l'extrémité orientale de l'archipel de la Société, était en proie aux misères et aux dérèglements de l'état sauvage. La polygamie, le fétichisme, l'anthropophagie, y régnaient sans partage, et la condition des naturels approchait beaucoup de celle de la brute. Quelques prêtres des missions de Paris ont changé tout cela. Déposés sur ces îles, ils se virent, pendant six mois, chaque jour à la veille d'être tués ou dévorés. La foi les soutint; ils attendirent. Quelques procédés industriels enseignés à propos, quelques médicaments distribués avec intelligence, leurs soins pour les malades, leur bonté envers les vieillards, leur tendre affection pour les enfants, adoucirent ces cœurs farouches et domptèrent ces natures rebelles. Un petit nombre d'indigènes se laissa d'abord baptiser, puis d'autres suivirent, enfin les chefs eux-mêmes abjurèrent leurs croyances, et mirent de leurs mains le feu aux idoles. Ce fut le signal d'une conversion générale. Aujourd'hui la population des îles Gambier est entièrement catholique.

Quand *l'Astrolabe* et *la Zélée* se trouvèrent en vue de ces terres; une embarcation se détacha du rivage et se dirigea vers les corvettes; trois Français et plusieurs insulaires la montaient. On les admit sur le pont; les Français étaient des matelots attachés au service de la mission. Quant aux indigènes, ils n'avaient rien de cette curiosité enfantine, de cette cupidité instinctive, qui caractérisent ces tribus; on voyait qu'une discipline religieuse s'était emparée de leurs esprits et commandait à leurs penchans. Ils ne touchaient à rien sans en demander la permission, et répondaient avec intelligence aux questions qu'on leur adressait. Un officier voulut mouler la figure de l'un d'eux, qui se prêta fort patiemment à cette opération délicate, et se montra enchanté des bagatelles qu'on lui donna en retour. Le teint de ces hommes était fortement cuivré; leurs traits, sans être réguliers, n'avaient rien de repoussant; leurs membres, bien conformés, accusaient de la vigueur. Ce groupe de Gambier, le plus important théâtre de la propagande catholique dans l'Océanie, se compose de cinq ou six îles peu distantes les unes des autres, et dont la plus considérable, Mangareva, est couronnée par un pic, le mont Duff, qui s'élève à une hauteur de douze cents pieds au-dessus du niveau de la mer. Le meilleur mouillage est à Kamaran, entre Manga-

reva et Karavaï, et ce fut là que les deux corvettes jetèrent l'ancre, le 4 août 1838.

Le principal chef des îles Gambier était alors Mapou-Taona; mais son influence paraissait subordonnée à celle de son oncle Matoua, ancien grand-prêtre des idoles, aujourd'hui catholique fervent. L'un et l'autre obéissaient d'ailleurs aux quatre membres de la mission, MM. Caret, Laval, Guillemard et l'évêque de Nilopolis. Deux mille âmes environ peuplent ce petit état insulaire, et relèvent de ce double pouvoir temporel et spirituel. C'est un noyau d'église qui, sans les jalousies de la société biblique de Londres, se serait bientôt étendu dans toute la Polynésie. Le commandant d'Urville avait quelques instructions au sujet de cet établissement. Il expédia d'abord à l'évêque les ballots qui lui étaient destinés, et alla ensuite lui rendre visite dans l'île d'Aokena, lieu de sa résidence. Le lendemain, l'évêque vint à bord en grand costume, et le roi des Gambier crut à son tour devoir honorer les corvettes de sa présence. Chacun de ces dignitaires se vit saluer de neuf coups de canon, et le pavillon de l'archipel fut hissé aux mâts des navires. Cet échange de bons procédés continua des deux côtés. Le roi envoya aux corvettes ce qu'il avait de meilleur, des fruits à pain, des poules, des cocos, des bananes, le commandant se fit un plaisir de

lui offrir des objets qui le comblèrent de joie : un fusil à deux coups, de la poudre, des étoffes et un habillement complet.

Un jour avait été fixé pour une messe solennelle qui devait se célébrer en plein air sur le rivage. Elle eut lieu le 12 août. Dès le matin, les corvettes avaient été pavoisées; vers les neuf heures, l'état-major en grande tenue et les équipages en armes descendirent sur la plage de Mangareva. L'évêque officia, et tous les personnages des îles Gambier parurent à la cérémonie. Au premier rang figurait l'ancien grand-prêtre Matoua, géant de six pieds; puis venaient la reine et sa tante, coiffées toutes les deux d'un chapeau de paille et vêtues d'une robe d'indienne. Le roi, assis sur une sorte d'estrade, avait endossé une redingote en drap bleu et portait pour la première fois des souliers et des bas qui semblaient l'inquiéter beaucoup, et dont il se débarrassa après le service. Les princesses n'avaient pas poussé si loin l'étiquette; elles étaient demeurées pieds nus. La population s'échelonnait à quelque distance, les hommes d'un côté, les femmes de l'autre, tous accroupis sur leurs talons. Aux chants du prêtre, ils répondaient en chœur avec beaucoup d'ensemble et avec un accent guttural des plus prononcés. Quand l'office fut terminé, l'évêque adressa un petit sermon en français aux

équipages, et un autre en langue indigène aux insulaires de Mangareva, qui l'écoutèrent dans le plus profond recueillement. Ce spectacle était plein d'émotion et d'intérêt; il rappelait les premières scènes de la conquête du Nouveau-Monde, quand des milliers d'Indiens s'inclinaient devant le crucifix d'un moine et signalaient leur soumission par de grandes abjurations publiques. Le triomphe du catholicisme a même été sur ces plages plus pur et plus glorieux : l'Évangile n'y a point eu le bûcher pour auxiliaire.

Les missionnaires de Gambier racontèrent aux officiers des corvettes par quels prodiges de patience ils étaient venus à bout d'établir leur empire sur les naturels. Chez ces tribus, ce n'est pas le fanatisme qui domine, mais l'indifférence. Elles ne tiennent pas à leur culte, mais elles ne se passionnent pour aucun. Avec une pareille disposition des esprits la ferveur arrive lentement, et, sans la ferveur, point de néophytes. Ce n'est pas tout : il fallait rendre intelligibles à ces races abruties des mystères religieux que la plus haute raison ne saurait pénétrer. Les apôtres y épuisèrent toutes les ressources de leur piété, tous les trésors de leur persévérance. Ils fabriquaient de petites croix en osier et venaient les planter devant la case des chefs, afin de les familiariser avec la vue de cet emblème. Pour expliquer le

dogme de la trinité, ils avaient adopté la feuille du trèfle, qui semblait résumer ce symbole des trois personnes en une seule. Chaque jour c'étaient de nouveaux efforts inspirés par la dévotion la plus ingénieuse. Rien ne réussissait pourtant. Alors les missionnaires appelèrent à leur aide des moyens plus profanes. Ils avaient apporté quelques outils et une petite pharmacie : ils mirent tout cela au service des naturels, ne se réservant rien pour eux-mêmes. De leurs mains ils creusèrent des puits, bâtirent des cases et entreprirent de construire une chapelle en bambous. Pendant ce temps, leur chétif bagage s'épuisait sans se renouveler; leurs vêtements s'usaient, et ils étaient obligés d'en surveiller attentivement la conservation. Qu'on juge de leur embarras! Eux qui blâmaient la nudité chez les indigènes, ils étaient à la veille de n'avoir plus rien pour se couvrir, et d'énormes solutions de continuité dans leur costume les mettaient en infraction journalière avec les préceptes qu'ils enseignaient. Enfin, tant d'héroïsme, tant de patience, furent couronnés de quelque résultat. Des secours arrivèrent d'Europe, et l'abjuration d'un grand chef décida du sort de l'archipel.

Depuis ce temps, les îles de Gambier ont changé d'aspect. A la promiscuité on a vu succéder les unions régulières; des mœurs réservées ont rem-

placé la licence d'autrefois. Quelques Français, fixés sur les lieux, se sont empressés de donner l'exemple en choisissant des femmes parmi les naturels et en élevant leurs familles à l'européenne. Une sorte de civilisation matérielle s'est introduite avec le culte nouveau et l'a rendu cher par des bienfaits aisément appréciables. Avant l'arrivée des missionnaires, ces peuples se faisaient la guerre pour avoir des cadavres et se livrer à d'horribles festins. Il ne reste plus de traces de cette dépravation, et la concorde règne entre les chefs des îles. La mission a ouvert des écoles où les enfants viennent s'instruire : le beau-frère du roi commence à écrire passablement, et un grand nombre d'insulaires lisent très couramment leur catéchisme. Déjà les cases, plus solidement construites, prennent un air de propreté et d'aisance; les cultures sont mieux entendues, la canne à sucre a été naturalisée, et l'on va jusqu'à tisser le coton. La race elle-même semble s'améliorer. Le type plat et écrasé de ces tribus fait peu à peu place, chez les enfants, à des lignes plus gracieuses et plus pures. Au lieu de vivre seulement de pêche, les naturels élèvent maintenant des poules et des cochons, et sur leur terrain volcanique toutes les céréales réussissent à souhait. Avec des moyens plus puissants, cette civilisation microscopique serait certainement

plus avancée; mais telle qu'elle est, et si près de son berceau, elle surprend et charme à la fois. Rien n'est plus curieux que ces chrétiens qui marchent à demi-nus, s'embarquent sur des pirogues à balancier, et brandissent leurs lances armées d'os de poissons. Sous cet aspect, en apparence farouche, ils cachent une docilité parfaite, et jamais on ne les vit rebelles à la voix de leurs pasteurs.

Ce n'est pas sans intention que nous parlons ici avec quelque développement de ce coin de terre. L'avenir de la propagande catholique dans les archipels de l'Océanie tient plus qu'on ne le suppose au succès de cette église naissante. Les missions anglaises et américaines, les presbytériens et les wesleyens, se partagent des îles importantes et les défendent contre le catholicisme avec une inquiétude ombrageuse. Vainement nos missions de Paris ont-elles engagé la lutte en envoyant de courageux apôtres à Taïti, aux Sandwich et dans la Nouvelle-Zélande. Les sectes luthériennes, investies de toute la puissance locale et agitant à leur gré les indigènes, ont suscité aux évangélistes français des difficultés sans nombre, et, ne pouvant les intimider, ont eu recours, sur plusieurs points, à des déportations violentes. Pour mettre un terme à cette oppression, notre gouvernement a fait quelques

efforts : il a envoyé deux frégates chargées de venger les outrages dont nos prêtres avaient à se plaindre. Mais le fanatisme religieux ne capitule pas facilement, et la leçon, si sévère qu'elle ait pu être, sera bien vite effacée. La propagande luthérienne, s'appuyant d'un côté sur l'Union américaine, de l'autre sur l'Angleterre, n'acceptera jamais, sur les lieux où elle règne, une lutte franche et sincère avec la propagande catholique. Sûre de ses avantages, elle préférera anéantir toute concurrence au moyen des armes temporelles. C'est beaucoup si elle souffre le voisinage de quelques établissements précaires, tels que ceux des Gambier et de l'archipel de Samoa. Comme foyer et comme point de départ, ces églises au berceau ont donc une valeur réelle; elles peuvent devenir une pépinière d'apôtres et un lieu de refuge où ils viendront s'abriter contre la persécution.

Après quinze jours de station sur cet archipel, *l'Astrolabe* et *la Zélée* remirent à la voile, et le 24 elles étaient en vue des îles Marquises (Nouka-Hiva). En aucun lieu de l'Océanie, le paysage n'est plus beau, plus riche, plus varié. Les vallons sont couverts d'une magnifique robe de verdure, que traversent de loin en loin, comme autant de sillons d'argent, de larges et éblouissantes cascades. Le cocotier, le bananier, l'arbre à pain,

dominent le long des plages; les pandanus et les hibiscus règnent à mi-côte; les sommets sont nus et stériles. Parmi les groupes qui se rattachent à la Polynésie, celui-ci est l'un des plus arriérés. Les naturels y vont presque nus, et quand les corvettes mouillèrent dans la baie d'Anna-Maria, plusieurs femmes, venues du rivage à la nage, montèrent sur le pont sans aucune espèce de vêtement. Le tatouage est l'ornement obligé de ces peuples : l'importance d'un individu se mesure au nombre et à la nature des lignes qui le sillonnent. Chez les femmes, cet ornement ne se compose que de dessins légers et superficiels ; les jeunes filles n'y sont point assujéties.

Le séjour des deux corvettes devant les îles Marquises ne dura qu'une semaine, et pendant ce temps les rapports se maintinrent avec les habitants sur le pied le plus amical. Les naturels de la baie d'Anna-Maria appartiennent à la tribu des Toupias, constamment en guerre avec les Hoppas et les Taïpiis, qui occupent le reste de ces îles. Ils obéissent à une reine qui dirige un conseil de chefs. Cette princesse honora de sa visite *l'Astrolabe* et *la Zélée*, et parut flattée de quelques cadeaux qui lui furent offerts. L'exercice à feu l'étonna sans l'intimider, et elle fit même entendre qu'elle serait bien aise d'avoir de semblables instruments de guerre pour s'en servir

contre ses ennemis. Le lendemain de cette entrevue, les corvettes quittaient le mouillage. Après avoir reconnu une suite de petites îles, elles parurent devant Taïti le 9 septembre et relâchèrent dans la rade de Matavaï. Dans le même moment, la frégate *la Vénus* se trouvait à Pape-Iti, baie voisine, afin d'y poursuivre la réparation de quelques griefs. Les deux corvettes concoururent à la négociation qui intervint et qui fut terminée par *l'Artémise* quelques mois plus tard. Cet incident, plus politique que scientifique, était une sorte de hors-d'œuvre pour l'expédition : aussi le séjour à Taïti fut-il abrégé et suivi d'une reconnaissance hydrographique de tout le groupe. Il s'agissait de rectifier les cartes de Cook, dont les indications fautives faillirent causer la perte de l'une des corvettes sur les récifs de Mopélia.

De l'archipel de Taïti, on se dirigea sur celui de Samoa, que Bougainville avait nommé *îles des Navigateurs*. Ces parages ont une triste célébrité dans l'histoire des voyages : ils furent témoins de la catastrophe du capitaine Delangle, compagnon de Lapérouse. Lapérouse venait de mouiller sur l'île de Maona en décembre 1787, et deux jours de relations bienveillantes l'avaient rassuré sur les dispositions des naturels. Les pirogues affluaient le long des bâtiments et s'y livraient à des échanges paisibles. Une petite rixe entre un

sauvage et un matelot avait seule troublé la bonne harmonie ; mais le commandant avait cru assez faire pour la sûreté des équipages en montrant aux indigènes, dans un tir aux pigeons, la puissance des armes à feu. Confiant dans sa force, Lapérouse se hasarda même à parcourir les hameaux de la plage, et l'accueil qu'il y reçut ne fit qu'accroître sa sécurité. Cependant une catastrophe se préparait.

Le troisième jour, le capitaine Delangle se rendit à l'aiguade avec deux chaloupes et deux canots montés par soixante-une personnes armées. La marée étant basse, on échoua les chaloupes ; les canots seuls restèrent à flot. Dans les premières heures, l'opération se fit tranquillement ; seulement peu à peu le nombre des naturels augmentait, et il s'éleva bientôt à plus de mille. D'abord curieux et importuns, ils finirent par devenir turbulents. Delangle voulut les apaiser avec quelques cadeaux ; mais il plaça mal ses faveurs, et ne fit qu'aggraver la situation. Sous peine d'un désastre, il fallait opérer la retraite : Delangle l'ordonna trop tard. Le premier grapin venait d'être levé, quand une grêle de pierres annonça les hostilités. Le capitaine, désireux d'éviter une affaire sanglante, n'y fit répondre que par un coup de fusil déchargé en l'air. Ce fut assez pour provoquer une attaque générale. Mille

sauvages se précipitèrent dans la mer, ayant de l'eau jusqu'à la ceinture. Les mousquets ne les arrêtèrent pas; ils allèrent droit aux embarcations. Delangle tomba le premier, renversé par un coup de casse-tête. A ses côtés périrent les officiers qui cherchaient à le défendre. Doués d'une vigueur athlétique, les naturels engagèrent une lutte corps à corps dans laquelle tout l'avantage leur resta. Les pierriers des chaloupes portaient à faux; les mousquets, avec leurs amorces mouillées, faisaient mal leur service. Ce fut une horrible boucherie. Heureusement, par un mouvement spontané, les équipages compromis se décidèrent à abandonner les chaloupes pour se réfugier dans les canots. Cette diversion sauva une partie de nos marins. Ramenés par cette retraite à l'instinct du pillage, les sauvages se précipitèrent à l'envi sur les embarcations qu'on leur abandonnait, les mirent en lambeaux, les dépecèrent et s'en disputèrent les débris. Dans cet intervalle, les canots, un instant arrêtés dans leur marche, purent s'éloigner et regagner les frégates; mais vingt-cinq hommes étaient restés sur cette plage fatale, et longtemps on crut que leurs cadavres avaient été dévorés.

Le passage des corvettes à Opoulou, sur le groupe de Samoa, contribua à éclaircir ce qu'il y avait de mystérieux dans cette affaire. D'après

les renseignements qui furent donnés, ce désastre fut le résultat d'un malentendu, et non d'un complot formel. Les naturels de Samoa sont d'origine polynésienne, et rien chez eux ne révèle des habitudes de cannibalisme. Les corps des victimes furent donc inhumés, et quelques blessés, qui survécurent à la catastrophe, purent finir tranquillement leurs jours dans ces îles. La conduite des insulaires à l'égard de *l'Astrolabe* et de *la Zélée* ne démentit pas d'ailleurs ce qu'une explication semblable peut avoir de favorable pour eux. Durant le cours de la relâche, ils se montrèrent fort pacifiques. Un jour seulement il arriva qu'un élève, qui s'était aventuré dans l'intérieur, fut dépouillé par son guide. A l'instant, le commandant voulut donner au pays une leçon sévère. Cinquante hommes armés débarquèrent sur la grève, et une réparation fut demandée. Le chef du village l'accorda sans délai. Il fit restituer les objets volés, et y ajouta douze petits cochons, sous forme d'amende.

On recueillit, dans cette relâche, quelques détails sur les îles du groupe de Samoa. Le christianisme les a déjà visitées. Des missions luthériennes et catholiques y ont successivement paru. Le littoral semble à peu près converti ; l'intérieur seul est idolâtre. Le type y est beau, les femmes surtout ont des formes remarquables. Au premier

coup-d'œil, il est facile de distinguer un chrétien d'un idolâtre. Le chrétien se coupe les cheveux; l'idolâtre les laisse croître, et comme la chevelure est fort crépue, on le dirait chargé d'une énorme perruque. Le pays offre un aspect de richesse et d'abondance. Les cases, propres et symétriques, ressemblent à des ruches à miel; les pirogues, merveilleusement ajustées, ont jusqu'à cinquante pieds de long et sont manœuvrées avec une adresse infinie. Habiles et industrieux, les habitants excellent dans la fabrication des nattes, dont ils fournissent les archipels voisins. C'est en somme un peuple avancé, intelligent, prêt pour la civilisation.

Vavao, dans l'archipel de Tonga-Tabou, où se rendirent ensuite *l'Astrolabe* et *la Zélée*, est une station encore plus intéressante. Les missions luthériennes, si promptes à s'emparer de toutes les positions, n'ont pas négligé ce groupe, qui s'étend du 18e au 22e parallèle, et comprend deux grandes îles et une infinité de petits îlots. L'archipel de Tonga-Tabou marche presque de pair, pour l'importance, avec ceux de la Nouvelle-Zélande, de Taïti et des Sandwich. Il appartient, comme eux, à la race polynésienne et aux tribus les plus intelligentes de cette race. Il a ses traditions religieuses, son histoire militaire, ses grands hommes, sa généalogie de souverains. A Tonga-Tabou, l'autorité

des anciens jours se perpétue; mais aux îles Hapaï et à Vavao l'influence des missionnaires semble avoir prévalu sur les pouvoirs idolâtres. De là une guerre intestine qui ne cessera qu'avec la conversion totale de ce groupe. Vavao est entièrement chrétien; les missionnaires Thomas et Brooks y tiennent les rênes du gouvernement, en même temps qu'ils dirigent les ames. Tonga-Tabou est plus rebelle : à diverses époques, les wesleyens ont tenté de s'y établir, et la persécution les en a chassés. La résidence du roi et de la reine est à Vavao, devenu ainsi le vrai chef-lieu de l'archipel, et tôt ou tard cette circonstance ramènera les îles dissidentes à l'obéissance et à l'union.

A peine les deux corvettes étaient-elles mouillées sur cette baie que le couple royal se rendit à bord en compagnie des chefs de la mission. L'entrevue fut des plus amicales. M. d'Urville et le missionnaire Thomas n'eurent qu'à renouveler connaissance. Ils s'étaient déjà vus en 1827. Une rencontre plus inattendue fut celle d'un matelot, nommé Simonet, qui avait déserté de *l'Astrolabe* dans le cours de sa première campagne. Poussé par une tempête violente, la corvette, onze ans auparavant, s'était débattue pendant quatre jours contre les écueils, et, sauvée de ce péril, elle avait eu ensuite à se défendre d'un complot tramé par

deux marins dont le résultat fut l'enlèvement d'un canot avec les hommes qui le montaient. Il fallut alors avoir recours au canon pour obtenir satisfaction de cette injure, et encore la satisfaction demeura-t-elle incomplète, puique le principal coupable ne fut pas rendu à ses supérieurs et livré à la justice navale.

Ce coupable était le même Simonet que l'on retrouvait à Vavao. Depuis le jour de sa désertion, il avait essuyé des fortunes diverses. Proscrit par les chefs indigènes, il avait quitté Tonga-Tabou, et s'était promené d'île en île sans pouvoir se fixer nulle part. Turbulent et débauché, la mission l'avait mis à l'index : on l'accusait d'être catholique et de vendre de l'eau-de-vie aux naturels. A quelque temps de là, ce fut bien pis encore. Un missionnaire français ayant paru sur ces rivages, Simonet crut devoir se constituer son défenseur, son interprète. La partie était trop inégale ; le missionnaire catholique fut forcé de se rembarquer précipitamment ; mais avant de partir, ce prêtre laissa entre les mains du matelot une lettre adressée au premier capitaine de la marine française qui relâcherait sur ces côtes. Naturellement cette pièce pouvait amener des représailles. Les missionnaires luthériens voulurent l'anéantir : Simonet la leur refusa. Alors on résolut sa perte. Enlevé et déporté dans une île inhabitée, il ne

fut arraché à cet exil qu'après avoir payé une rançon de vingt piastres d'Espagne, et quand parurent *l'Astrolabe* et *la Zélée*, on l'envoya garotté à bord des corvettes comme un malfaiteur. Là, Simonet chercha à atténuer ses torts, à expliquer sa conduite; mais le commandant le fit mettre aux fers et ne le relâcha qu'à la Nouvelle-Zélande, où il fut débarqué.

Pendant que l'expédition se reposait à Vavao, nos voyageurs mirent leur temps à profit pour étudier l'archipel de Tonga et ses races, fort curieuses. Déjà, dans un séjour antérieur, M. d'Urville avait recueilli sur cette contrée des notions étendues; il les compléta dans sa relâche nouvelle, et on nous saura gré de résumer ici rapidement le travail du navigateur le plus exact peut-être que l'Océanie ait inspiré.

Le type est beau dans ces îles. Les hommes y sont de haute stature; ils ont le nez acquilin, les lèvres minces, les cheveux lisses, le teint d'un jaune animé. Les femmes sont gracieuses, et dans le nombre il s'en rencontre de vraiment belles. Le buste chez les deux sexes est ordinairement nu: des étoffes de *tapa* (*broussonetia*) leur couvrent le reste du corps jusqu'à mi-jambe. Le caractère de ces peuples a été l'objet des jugements les plus opposés, ce qui prouverait chez eux une grande mobilité d'humeur, ou une dissimulation raffinée.

Leur état social est fort avancé. La famille y obéit à des coutumes régulières, et les femmes y sont l'objet de plus d'égards que dans les autres groupes. On peut même dire que ces naturels possèdent des qualités d'un ordre supérieur, et entre autres une puissance sur eux-mêmes qui suppose une raison élevée et réfléchie.

Il est assez remarquable de retrouver sur ces écueils lointains quelque chose qui rappelle la société romaine. Les chefs tongas ont des clients, de vrais clients, qui, au moyen de ce patronage, tiennent un rang intermédiaire entre les patriciens et le peuple. Chacune de ces trois classes obéit à des lois qui lui sont propres et qu'on enfreint rarement. Le plus grand droit de la noblesse est ce même *tabou*, que l'on retrouve dans toutes les contrées polynésiennes. Un chef frappe de tabou, c'est-à-dire interdit à tous l'usage de denrées dont il craint l'épuisement; il suspend, à l'aide de ce mot sacramentel, la pêche dans certaines baies, dans certaines criques, afin que le poisson puisse s'y renouveler; il empêche de traverser les champs avant que la récolte soit faite, de toucher aux arbres avant que le fruit soit mûr. A ce point de vue, ce *veto* s'exerce tantôt pour l'utilité particulière, tantôt pour l'utilité commune. D'autres fois, il ne s'agit plus que de devoirs d'étiquette. Ainsi, il est défendu de manger

devant un chef, de toucher aux vivres qu'il a entamés. Ces interdictions puériles se multiplient à l'infini et ne semblent faites que pour maintenir la sévère distinction des rangs. Les classes peuvent se mêler par le mariage; mais l'homme qui épouse une femme d'un rang supérieur vit toujours avec elle dans des conditions d'infériorité. Les enfants prennent la position du conjoint le plus noble. Les mariages se contractent avec une grande liberté; les enfants des chefs seuls sont fiancés d'avance et astreints à une fidélité rigoureuse. Dans un cas d'adultère, la loi livre les deux coupables à l'époux outragé, qui peut se faire justice lui-même. Ordinairement il se borne à répudier sa femme. Peu de formalités accompagnent la cérémonie du mariage; l'époux va chercher sa future dans la maison de ses parents et donne ensuite un repas aux amis des deux familles. Il n'y a pas d'autre consécration.

Les maisons des Tongas, d'un ovale allongé, se composent d'un toit soutenu sur un assemblage de poteaux et de solives proprement ajustés et réunis par des liens. Le plancher, en terre battue, est recouvert d'une couche d'herbe sèche, au-dessus de laquelle sont étendues des nattes en feuilles de cocotier. L'intérieur peut se diviser en plusieurs pièces au moyen de compartiments. D'autres nattes, roulées sur le talus du toit,

s'abaissent au besoin pour garantir l'habitation de la pluie, ou se relèvent, dans les ardeurs de l'été, pour donner accès aux brises fraîches de la mer. Dans ce logis, les maîtres seuls occupent une pièce distincte; le reste de la famille couche dans la grande salle, et les serviteurs ont de petites cellules séparées. Les nattes servent de lits, et les vêtements de couvertures. Quant aux meubles ils ne sont pas nombreux : ce sont des bols pour le *kava*, boisson favorite des naturels, des gourdes pour contenir l'eau, des vases de coco remplis d'huile pour la toilette, des escabeaux et des coussinets en bois. Entourées d'un verger, ces habitations forment de petits villages bien découpés, bien tenus, palissadés dans un but de défense et ombragés par d'impénétrables berceaux de verdure.

Les principales occupations qui animent l'intérieur de ces cases consistent, pour les hommes, dans la fabrication des armes, des filets et des pirogues; pour les femmes, dans celle des étoffes. Les procédés employés pour ce dernier travail sont fort ingénieux : les ouvrières vont d'abord cueillir les plus jeunes baguettes du *broussonetia*, dont elles enlèvent adroitement l'écorce, qui, nettoyée et plongée dans l'eau, s'y macère dans un sens opposé à sa courbure naturelle. A la suite de cette préparation, on étend l'écorce sur un

tronc d'arbre qui sert d'établi, et on la bat avec un maillet prismatique à quatre faces, tantôt uni, tantôt garni de rainures. De temps à autre, la matière est repliée sur elle-même pour être battue et étendue de nouveau; puis, quand elle est arrivée au degré de finesse et de fermeté convenable, on la fait sécher. Les pièces obtenues par ce procédé ont une longueur qui varie de sept à huit pieds, sur une largeur moitié moindre. Ainsi préparée, l'étoffe est blanche; quand on veut la teindre, on la place sur une large planche garnie de substances fibreuses très serrées, et, à l'aide d'un bain de teinture de l'écorce du *koka*, on répand sur la pièce une couleur brune et lustrée. Un autre travail essentiel du ménage, c'est la cuisine, très raffinée dans l'archipel de Tonga. La préparation d'un porc entier dans un four de pierres incandescentes est une recette dont nos marins ont pu apprécier le mérite. Le porc est la base de tous les repas. Autour de ce mets de résistance figurent des fruits de toute sorte, des ignames bouillies et écrasées dans une émulsion de noix de cocos, des gelées faites avec des plantes saccharines, des racines de taro accommodées de diverses manières. Au moment du repas, ces divers objets sont étalés sur des feuilles de bananier, et le chef de la famille découpe les parts; des serviteurs, debout derrière les convives, leur pré-

sentent de temps à autre des courges remplies d'eau de coco.

Les soins de la toilette sont un objet essentiel pour les Tongas, et les cheveux sont surtout chez eux l'objet d'un entretien de tous les instants. Autant de têtes, autant de coiffures. Quelques élégants laissent croître leur chevelure dans toute sa longueur, d'autres la portent absolument rase; il en est qui, à l'aide de mordants, la teignent en blanc, en rouge ou en blond, et la frisent ensuite avec une patience exemplaire. Quand ce chef-d'œuvre de l'art est achevé, ils ne bougent plus, de peur d'en déranger l'économie. Les femmes ne font pas autant d'apprêts, mais elles se couronnent de fruits de pandanus ou de fleurs odorantes. Dans les lobes de leurs oreilles, percés de larges trous, elles introduisent des cylindres de trois pouces de long, et des articulations de roseaux remplies de poudre jaune. Des colliers de coquilles, d'ossements d'oiseaux, de dents de requins, d'arêtes de baleine complètent ces ornements. L'usage des bains joint à des frictions constantes d'huile de coco, donnent à leur peau une douceur et un lustre remarquables.

L'usage le plus caractéristique de ces pays est celui du *kava*, boisson particulière aux peuplades polynésiennes et produit de la fermentation des racines du *piper methysticum*. La préparation du

kava est ordinairement un plaisir de famille; mais celle d'un kava solennel s'élève à la hauteur d'une cérémonie publique. Dans cette occasion, tous les chefs se placent en rond sur une vaste pelouse, les supérieurs tenant le haut du côté du cercle, les inférieurs se rangeant auprès d'eux dans l'ordre de la hiérarchie. Le peuple n'est pas acteur dans ces scènes, il n'y assiste qu'en témoin, et a seulement le droit de circuler autour de l'enceinte. Quand tout le monde est assis, les serviteurs entrent et apportent les racines du kava; le président les passe à un préparateur, qui les nettoie et les livre ensuite à ceux qui offrent de les mâcher. Cette opération est nécessaire pour que l'eau puisse plus facilement absorber les parties épicées de la substance fibreuse. Ainsi triturées, les racines sont réunies dans un vase où l'on verse d'abord de l'eau, puis le préparateur les agite, les presse, les pétrit, afin d'en exprimer tout le suc; après quoi, jetant le tout dans un filet à larges mailles, il le tord de nouveau avec une grande force, de manière à ce que la partie énergique de la racine en découle entièrement. Un kava bien confectionné fait le plus grand honneur au préparateur : le kava a ses artistes. Quand la boisson est prête, le chef en règle la distribution avec un grand cérémonial. Chaque convive a préparé une coupe naturelle, à l'aide de feuilles

de cocotier : cette coupe ne peut servir qu'une fois; après y avoir bu, on la jette pour en fabriquer une autre. L'étiquette la plus sévère préside à l'appel des noms, et ce serait insulter gravement un Tonga que de le faire décheoir de son numéro d'ordre dans une distribution solennelle.

Il est peu de tribus qui aient autant de fêtes publiques, de bals, de tournois, que les Tongas. Les voyageurs ne tarissent pas sur ce sujet; Cook ne se lasse point d'admirer les danses gracieuses de ces insulaires; Maurelle en parle avec enchantement, d'Entrecasteaux leur consacre de longs récits, et Waldegrave renchérit encore sur ces peintures voluptueuses. Aujourd'hui ce n'est guère qu'à Tonga-Tabou, où les mœurs anciennes survivent, que l'on peut retrouver quelques vestiges de ces traditions. L'une des plus grandes fêtes du pays a un caractère belliqueux; on y voit deux partis de guerriers qui, arrivés dans une sorte de champ clos, y exécutent quelques manœuvres, et, après avoir échangé un défi bruyant, détachent de part et d'autre un champion déterminé. Ainsi de couple à couple l'action s'engage, et la bataille est un long duel. A chaque triomphe, quelques vieillards, juges du camp, proclament le nom du vainqueur, toujours accueilli par un cri d'enthousiasme. Des bouffons animent la scène et remplissent les intermèdes. Les femmes ne

sont pas repoussées de ces tournois, et souvent, les mains garnies d'un ceste, elles se livrent à un pugilat qui n'est ni sans danger, ni sans gloire.

Ordinairement le combat fait place à une danse. Les musiciens qui l'exécutent sont armés de bambous dont le son est plus ou moins grave, suivant la longueur des tubes, ou bien de tambours composés d'un bloc de bois à demi évidé par une fente centrale. On se ferait difficilement une idée de l'harmonie qui résulte d'un pareil orchestre; mais les oreilles indigènes sont habituées à ce diapason. Au premier appel du tambour, quatre groupes d'hommes s'élancent, tenant à la main une pagaïe d'un bois mince et léger qu'ils font voltiger autour d'eux d'une manière prestigieuse, la portant tantôt à gauche, tantôt à droite, ou la faisant passer rapidement d'une main à l'autre. Rien de plus vif que ces évolutions combinées avec des mouvements de danse et des poses d'ensemble. Parfois ce ballet se complète par le chant, et l'un des acteurs vient réciter un prologue auquel ses compagnons répondent comme dans les chœurs du théâtre antique; puis l'orchestre et les comédiens alternent, l'un avec un redoublement de tambours, les autres avec des chansons mélancoliques, tandis que l'auditoire s'associe à tous ces efforts et joue lui-même un rôle en criant : Bien! bien! encore! encore!

La danse aux flambeaux a un autre caractère; les femmes seules y figurent, et c'est le soir seulement qu'elle a lieu. Le coup-d'œil en est charmant. Tous les palmiers de la place publique sont garnis de torches de résine, qui répandent sur cette scène des clartés joyeuses. Les éclats de rire des jeunes filles préludent à la fête et ne cessent que quand les tambours ont donné le signal. Alors vingt danseuses, demi-nues, les cheveux garnis de roses de la Chine et le corps enveloppé de guirlandes, se répandent au milieu de l'enceinte et y décrivent des ondulations gracieuses. Les mouvements de ces femmes sont d'abord lents et mesurés : elles pivotent sur elles-mêmes, ou s'inclinent toutes dans le même sens avec une précision merveilleuse. D'autres fois elles élèvent ensemble leurs mains au-dessus de leurs têtes de manière à se former une auréole, puis elles les ramènent avec une sorte de pudeur sur leurs poitrines nues. Par moments elles bondissent sur un pied et se replient ensuite en imitant le balancement de la vague. Cette danse calme laisse ressortir tout le luxe de la toilette, les bandes de tapa drapées avec goût, les fleurs, les colliers et la verroterie; aussi la coquetterie la prolonge-t-elle volontiers. Mais peu à peu le mouvement devient plus vif, et les poses s'animent avec la musique. Dans l'orchestre comme parmi

les figurantes, la symétrie fait alors place au désordre, et cette danse peu édifiante ne finit pas même quand les flambeaux se sont éteints.

Les traditions religieuses des Tongas se réduisent à quelques croyances vagues. Ces insulaires adorent les esprits sous le nom d'*Hotouas*, et çà et là, dans l'intérieur des terres, on trouve des chapelles qui leur sont dédiées et qu'entourent des casuarinas, arbres sacrés du pays. Ainsi l'idolâtrie de ces insulaires est plus emblématique que réelle, et l'on n'a pas retrouvé chez eux les fétiches qui ornaient les temples de la Polynésie orientale. Peut-être faudrait-il plutôt regarder ce culte comme un naturalisme analogue à la doctrine des esprits, si répandue sur le continent asiatique. Une circonstance fort singulière, c'est qu'une légende locale rappelle l'histoire biblique de Caïn et d'Abel dans des termes auxquels il est impossible de se méprendre. Voici ce curieux morceau :

« Le dieu Tangaloa et ses deux fils allèrent habiter Bolotou. Il y avait demeuré long-temps quand il parla ainsi à ses deux fils : — Allez avec vos femmes et habitez dans le monde à Tonga. Divisez la terre en deux et peuplez-la séparément. — Ils s'en allèrent. Le plus jeune des deux fils était fort habile. Le premier, il fit des haches, des colliers de verre, des étoffes et des miroirs.

L'aîné était tout autre : c'était un fainéant. Il ne faisait que se promener, dormir, et convoiter les ouvrages de son frère. Ennuyé de les demander, il pensa à le tuer et se cacha pour cette mauvaise action. Il rencontra un jour son frère qui se promenait, et il l'assomma. Alors leur père arriva de Bolotou, enflammé de colère, et l'interrogea : — Pourquoi as-tu tué ton frère? fuis, malheureux, fuis! — Ensuite Tongaloa adressa la parole à la famille de la victime. Lancez vos pirogues, dit-il, faites route à l'est vers la grande terre. Votre peau sera blanche comme votre âme, car votre âme est belle. Vous serez habiles, vous ferez des haches, toutes sortes de bonnes choses et de grandes pirogues. — Puis Tangaloa dit au frère aîné : — Vous serez noir car votre âme est mauvaise, et vous serez dépourvu de tout. Vous n'aurez point de bonnes choses, et vous n'irez pas à la terre de votre frère. Comment pourriez-vous y aller avec vos mauvaises pirogues? Mais votre frère viendra quelquefois à Tonga pour commercer avec vous. »

Cet échantillon des légendes de l'archipel de Tonga, s'il est vraiment authentique, comme l'assure Mariner, serait des plus précieux, car il renfermerait à la fois une analogie frappante avec les livres sacrés et une prophétie singulière touchant les voyages de découvertes des Européens.

Pour leur culte, tout idéal, les Tongas n'ont point de prêtres proprement dits. Le sacerdoce est un fait accidentel, qui se manifeste pour un homme à un jour, à une heure donnée. Le dieu l'inspire, aussitôt il est prêtre; il sort de la condition humaine, il passe à l'état de pure essence. Tant que l'extase dure, ce caractère persiste; il cesse quand le souffle divin n'anime plus l'homme. Aussi les prêtres appartiennent-ils, dans ces îles, à la classe inférieure. Aucun crédit ne s'attache à leurs fonctions, qui exigent une grande habileté de mise en scène, et rappellent les phénomènes extérieurs par lesquels se révélaient les anciennes pythonisses. Un prêtre tonga doit d'abord s'abandonner à une profonde mélancolie; il lutte avec le dieu et cherche à le vaincre: vaincu à son tour, il laisse échapper des révélations confuses et tombe dans une crise nerveuse dont il ne se relève que pour faire un excellent repas. Voilà le rôle; il n'est pas fait pour exciter l'envie. Les prêtres sont également consultés au sujet des malades que l'on promène de chapelle en chapelle. Ils paraissent encore, quoique d'une manière secondaire, dans les fêtes publiques et dans les funérailles, qui sont les plus belles de ces fêtes. C'est là qu'on voit accourir des populations entières chargées d'offrandes et prolongeant leur deuil pendant des mois entiers.

Quatre jours s'étaient à peine écoulés depuis l'arrivée de *l'Astrolabe* et de *la Zélée* à Vavao, et déjà les deux corvettes tournaient leurs proues vers d'autres rivages. Les missionnaires anglicans, MM. Brooks et Thomas, avaient obtenu du commandant leur passage jusqu'aux îles Hapaï, où on les déposa deux jours après. Le nom des îles Hapaï rappelle involontairement celui de Finau, le premier homme de guerre qu'ait produit l'archipel de Tonga. Finau joignait à un courage indomptable une sagacité surprenante. Il devinait notre civilisation européenne et en faisait la critique avec beaucoup de justesse. Deux chefs de Tonga-Tabou, qui avaient passé quinze mois dans la colonie anglaise de Sydney, lui racontaient un jour qu'on pouvait y mourir de faim en face de magasins regorgeant de vivres. — Est-il possible ! disait ce grand chef. — Sans doute, répre-nait son interlocuteur, pour se nourrir, il faut de l'argent. — L'argent, s'écriait alors Finau, de quoi est-ce fait? Est-ce du fer? Peut-on en fabriquer des armes ou des instruments utiles? Si l'on peut en fabriquer, pourquoi chacun ne s'occupe-t-il pas à faire de l'argent pour l'échanger contre les objets qu'il désire? Et son indignation s'exhalait en termes très-vifs. Le chef tonga cherchait à le calmer et à l'éclairer. — Voici ce que c'est, disait-il : l'argent est moins embarras-

sant que les biens; il est très commode de changer ses biens pour de l'argent, puisqu'en retour on peut changer son argent contre des biens toutes les fois qu'on le désire. Les biens peuvent se gâter, surtout les provisions, mais l'argent ne peut s'altérer. — Malgré cette explication, Finau persistait et répliquait : — Non, cela ne doit pas être ainsi; il est absurde d'accorder à un métal une valeur qu'il n'a pas. Si l'on employait à cela du fer, ce serait bien : on pourrait en faire des couteaux, des ciseaux, des haches ; mais de l'argent, à quoi bon ? Si vous avez des ignames de trop, vous les troquez contre des étoffes. L'argent sans doute est plus commode ; il ne peut se gâter ou s'user, mais alors on l'enterre, au lieu de le partager avec ses voisins, comme il convient à un noble chef. On devient avare et égoïste. On ne peut le devenir avec des provisions; il faut les échanger ou les donner.

Voyez-vous ce roi polynésien parlant la langue de nos économistes, et défendant les valeurs en nature contre les valeurs monétaires! Ce n'est plus là un sauvage, mais un théoricien, un professeur, un philosophe.

Cette famille des Finau fut féconde en hommes remarquables de plus d'un genre. Le père avait porté la guerre dans les moindres îlots de l'archipel : sans redouter les représailles, il avait sur-

pris plusieurs navires européens, enlevé les équipages, brûlé les coques des bâtiments, massacré des hommes. Guerrier redoutable, il devait sa fortune à sa passion pour les armes. Monté sur le trône, son fils ne se laissa point égarer par l'exemple de son père. Il vit le pays dévasté, les populations affaiblies, les campagnes en friche. Son plan de conduite fut bien vite arrêté; il rassembla les chefs et leur tint le discours suivant: « Chefs et guerriers, mon ame a été attristée par les guerres continuelles de celui dont le corps repose actuellement dans la tombe. Nous avons beaucoup fait; mais quel est le résultat? La terre est envahie par la mauvaise herbe, il n'y a personne pour la défricher. La vie n'est-elle pas déjà trop courte? C'est une folie que de vouloir abréger ce qui est trop court. Qui parmi vous peut dire: Je désire la mort; je suis fatigué de la vie! Voyez; n'avez-vous pas agi comme des insensés? Appliquons-nous donc à la culture de notre sol, puisque c'est là le seul moyen de sauver et de faire prospérer notre pays. Pourquoi serions-nous jaloux d'un accroissement de territoire? Le nôtre n'est-il pas assez grand pour nous procurer notre subsistance? nous ne pouvons jamais consommer tout ce qu'il produit. Mais je ne vous parle peut-être pas avec sagesse... Les vieux chefs sont assis auprès de moi; je les prie de me dire si j'ai tort. »

Cependant les deux corvettes, poussées par une brise favorable, s'éloignaient du groupe de Hapaï, siége du pouvoir des Finau. A la hauteur des îles Hoïa et Oleva, elle quittaient la Polynésie et entraient dans la zone mélanésienne. Un contraste bien tranché sépare ces deux races si voisines sur la carte. D'un côté se trouvaient ces tribus que nous venons de décrire, tribus dont le teint est jaune, et qui reconnaissent la loi du *tabou;* en un mot, la tête de la civilisation océanienne. De l'autre côté allaient paraître des peuplades à peine distinctes de la brute et caractérisées par une couleur fuligineuse, des yeux mous et faux, des membres grêles et difformes, des cheveux laineux et crépus. Parmi elles, rien de fixe, rien de suivi; point de gouvernement, point de lois, mais seulement une haine profonde et générale pour l'étranger. Ici la femme ne tient plus le même rang que dans les îles orientales : elle vit dans l'abjection et la dégradation la plus complète. L'homme, de son côté, est farouche, impitoyable. La loi du plus fort est son code; ses besoins sont toute sa science.

En pénétrant dans ces parages, *l'Astrolabe* et *la Zélée* avaient à remplir une mission périlleuse et délicate. Un navire de commerce appartenant à l'un de nos ports de l'ouest, *la Joséphine*, capitaine Bureau, avait été surpris par l'un des chefs de

l'île de Piva, et massacré avec son équipage. De pareils événements ne sont pas rares sur ces côtes, au milieu de ces tribus farouches, et la baie de *Sandal-Wood* [1], dans les îles Viti, a déjà vu bien des aventures de ce genre. Celles de *la Favorite* et du *Hunter* sont les plus dramatiques. En 1809, *la Favorite*, capitaine Campbell, était venue couper du bois sur ces îles, dans un moment où une guerre d'extermination en agitait les tribus. Dès les premiers jours de son arrivée, deux officiers de ce navire tombèrent, avec quelques matelots, entre les mains d'un chef vitien, nommé Boullandam, la terreur de l'archipel. Pour sauver leur vie, ils furent obligés de l'accompagner dans une expédition décisive, et il est à croire qu'ils n'échappèrent à la mort qu'à cause du concours qu'ils lui donnèrent. Ce fut une campagne horrible dont ils ont raconté plus tard les détails. Après une bataille acharnée, un grand village fut pris d'assaut, pillé et livré aux flammes. Les femmes, les vieillards, les enfants s'étaient réfugiés non loin de là dans un enclos qu'entou-

[1] On appelle ainsi une baie où les bâtiments de commerce viennent couper du bois de sandal pour le transporter en Chine, où l'on en fait des cercueils. La spéculation consiste à obtenir des blocs énormes qui puissent servir à confectionner un cercueil d'une seule pièce. Dans ces conditions, les Chinois opulents attachent au bois de sandal un prix excessif, et achètent leur caisse mortuaire de leur vivant.

rait une haie de palétuviers. Boullandam les y surprend ; il pénètre dans l'enceinte et abat de sa main la première victime. Ses soldats achèvent l'œuvre, égorgent tout, jusqu'aux nourrissons, et transportent ces cadavres, chauds encore, dans leurs pirogues de guerre. Sur la plate-forme qui couronnait celle du chef vainqueur, on en entassa quarante-deux. Boullandam se montra flatté de cet hommage, et ayant remarqué, parmi ces corps inanimés, celui d'une jeune fille, il la désigna sur-le-champ pour défrayer sa table particulière. Cependaut le festin ne devait pas avoir lieu sur la terre ennemie. C'était une fête que les vainqueurs voulaient célébrer dans leurs foyers. La flotte appareilla et regagna la grande île. Des cris de joie accueillirent son retour. On se précipita sur les pirogues, on s'arracha les cadavres pour les dépecer, et ces débris humains demeurèrent pendant deux jours suspendus aux arbres du rivage; enfin on les apprêta, et deux cents convives prirent part à ce banquet. Comme témoignage de bienveillance à l'égard des Anglais captifs, Boullandam crut devoir leur envoyer quelques morceaux de sa table, qui furent repoussés avec horreur. Le chef vitien ne s'expliquait pas cette répugnance, et il dut prendre une opinion peu favorable du goût des Européens. Néanmoins, voulant se montrer généreux jusqu'au bout, il

relâcha les prisonniers, qui purent rejoindre leur navire après neuf jours de privations et d'angoisses.

L'aventure du *Hunter*, non moins lugubre, a été connue par le récit de Dillon, officier sur ce bâtiment. Le *Hunter*, en station dans la baie de Waïlea, sur l'une des îles Viti, entretenait des rapports avec un chef qu'il seconda dans ses expéditions. Grâce aux Européens, ce Vitien écrasa son ennemi; mais, se refusant à tenir ses promesses, il ne voulut plus, après la victoire, donner au navire le bois de sandal dont on avait besoin. Une lutte s'ensuivit. Les équipages débarquèrent en armes et marchèrent droit aux Vitiens. Malheureusement, surpris par des masses de naturels, ils purent à peine se servir de leurs armes à feu, et furent en un instant entourés, coupés, anéantis. Un seul détachement restait sous les ordres de M. Dillon, qui put gagner un rocher à pic, où, avec quelques hommes, il tint tête à l'armée des sauvages. Quoique sa troupe fût réduite à trois combattants, il persévéra néanmoins dans sa résistance. D'ailleurs, en jetant un regard sur la plaine, il pouvait se convaincre que ces cannibales ne faisaient de quartier à personne. Les cadavres de ses compagnons étaient dévorés sous ses yeux; et deux de ses marins, ayant voulu capituler, avaient été massacrés sans

pitié. Il était difficile de prévoir comment on pourrait se tirer de cette position désespérée. Dillon, qui connaissait les mœurs de ces peuples, eut recours à un stratagème : il s'empara d'un prêtre, personnage sacré pour les Vitiens, et le soir, quand le camp ennemi fut plongé dans le repos, il le traversa précédé de son prisonnier, qu'il faisait marcher en lui tenant le pistolet sur la poitrine. Ainsi il put parvenir jusqu'à la chaloupe et regagner le *Hunter*.

Tel est le peuple auquel *l'Astrolabe* et *la Zélée* allaient demander une réparation. Les circonstances de la catastrophe du capitaine Bureau étaient encore peu connues. On savait seulement que cet officier était venu mouiller devant l'île de Piva avec son bâtiment marchand, *la Joséphine*, et que des relations s'étaient établies entre lui et l'un des chefs les plus farouches et les plus redoutés du pays, Missi-Maloa, surnommé Nakalassé. Quoique le pouvoir de ce sauvage fût subordonné à celui de l'*Abouni-Valou*, ou empereur résidant sur la grande île de Viti-Lebou, sa férocité lui avait valu une sorte d'indépendance. Comblé de faveurs et de présents par le capitaine Bureau, il n'en résolut pas moins sa perte, et, au moyen d'une surprise, il fit tomber sous ses coups le capitaine et les matelots. Ce massacre appelait une expiation, et elle était d'autant plus

nécessaire, que, depuis cet attentat, Nakalassé portait des défis continuels à notre pavillon, en répétant avec arrogance qu'il attendait un navire de guerre français afin de se mesurer avec lui. Le pillage de *la Joséphine* lui avait procuré des fusils de la poudre et des canons, et les peuplades voisines tremblaient devant ses menaces. La chute de ce barbare importait donc à l'honneur de notre marine et à la sécurité de nos relations dans ces parages.

Ces détails furent donnés au commandant d'Urville par un chef nommé Latsiska, qu'en passant devant l'île de Laguemba on avait pris en qualité d'interprète. Cet homme, qui appartenait à l'une des premières familles de Tonga-Tabou, jouissait d'une grande influence dans les îles Viti. Son concours était précieux à ce titre. L'expédition contre Nakalassé offrait plusieurs difficultés. La première était d'aborder les rivages de Piva, qui sont environnés d'écueils à une distance assez considérable. Avec beaucoup de peine, et après avoir plus d'une fois labouré les pointes aiguës des coraux, les corvettes se trouvèrent enfin mouillées devant le village de Piva et à deux milles environ de sa forteresse. On pouvait de là distinguer cet ouvrage, qui ne manquait pas d'un certain art et qui tenait de sa position une grande force naturelle. Sur-le-champ, M. d'Urville expé-

dia son interprète Latsiska avec un des officiers de *l'Astrolabe* vers le chef suprême, le roi, dont la résidence était à Pao. Ce personnage se nommait Tanoa; c'était un vieillard de soixante-dix ans, remarquable par sa longue barbe. Il reçut les envoyés du commandant avec toute sorte de prévenances, et protesta de son dévouement sincère pour les Français. Quand il fut question de Nakalassé : « Ne me parlez pas de cet homme, s'écria-t-il, il me fait horreur; je désavoue ses crimes, et je fais des vœux pour qu'il en soit puni. Mais que voulez-vous? il est jeune, il est fort, et moi je ne suis plus qu'un vieillard. Il a des fusils, il a des canons, et je n'aie que des zagaies. Je suis son maître, son souverain, et pourtant il m'a vaincu, il m'a forcé souvent à chercher un asyle dans les îles voisines. » Comme les envoyés insistaient pour que le vieux chef fît cause commune avec les Français, Tanoa ajouta avec une tristesse qui semblait sincère : « Je ne le puis; Nakalassé a un parti dans ma capitale; je suis entouré, surveillé par ses amis. Mais, continua le vieillard en s'animant, marchez contre lui, chassez-le de ses états, je dirai : c'est bien; et s'il cherche un asyle sur mon territoire, il n'y aura pas de grâce pour lui. Quoiqu'il ait épousé ma nièce, je le tuerai de mes mains et le mangerai. » Après ces paroles, il n'y avait plus à in-

sister. Les deux envoyés se retirèrent et retournèrent vers les corvettes. On tint conseil à bord, et l'attaque du village de Piva fut résolue pour le lendemain, 17 octobre.

A cinq heures du matin, les embarcations débarquaient sur les récifs cinquante marins armés sous les ordres d'un lieutenant de vaisseau. Presque tous les officiers des deux navires avaient demandé à faire partie de l'expédition en qualité de volontaires. On s'attendait à une vive résistance de la part de Nakalassé. La veille encore il avait déclaré que sa forteresse ne capitulerait pas devant les Français, et qu'il se ferait enterrer sous ses ruines plutôt que de se rendre. Cependant, quand le détachement marcha vers le village, aucun préparatif n'indiqua qu'on s'opposerait à ses efforts. C'est qu'au moment décisif, Nakalassé avait vu sa férocité naturelle se changer en un profond découragement. Son audace l'abandonna, et fuyant le péril, il ne songea plus à disputer la victoire. Nos marins trouvèrent la plage déserte. Pour laisser dans ces contrées un exemple éclatant, ils incendièrent le village de Piva et le palais de Nakalassé, orgueil de son maître. Deux heures après, il ne restait plus sur cet emplacement qu'un monceau de cendres et de décombres. Bien qu'il se fût soustrait à la vengeance des Français, le chef ennemi n'en était

pas moins un homme perdu. Un préjugé religieux lui interdisait de rebâtir son village sur le même point, et partout ailleurs il se trouvait à la merci de rivaux implacables. Ainsi son châtiment aura été complet.

Le vieux chef de Pao parut s'associer de bonne foi au succès de cette affaire : la ruine de Nakalassé le débarrassait d'un voisin turbulent, que les conseils de déserteurs anglais auraient tôt ou tard poussé vers la conquête de toutes ces îles. En retour de ce service, il voulut que les Français vinssent le voir dans sa capitale et au milieu de tout l'appareil de sa grandeur. M. d'Urville se prêta à ce désir. Dans l'après-midi, l'état-major presque tout entier et un nombreux détachement des équipages se rendirent à Pao en grande tenue. Le vieux chef attendait ses hôtes sur la grande place du lieu, entouré des anciens de la tribu, rangés sur deux files et accroupis comme lui. A une distance plus grande se tenait la foule des insulaires, également assis sur leurs talons. Le silence le plus profond régnait dans cette assemblée. On eût dit une des scènes si bien décrites par Cook. Le détachement défila devant le roi, qui était nu comme ses sujets, et ne se distinguait que par un bonnet de laine, de fabrique anglaise, qui lui tenait lieu de couronne. Quand tout le monde fut en place, le commandant prit

la parole; il dit au roi que ses navires ne faisaient pas la guerre aux peuples de l'Océanie, mais que, sur leur route, ils avaient dû châtier un barbare, un meurtrier de sujets français; que le crime de Nakalassé était d'autant plus odieux, qu'il n'avait été amené par aucune provocation de la part du malheureux Bureau. « Voilà pourquoi, reprit le capitaine, j'ai ruiné Piva de fond en comble, et le même sort est réservé à tout chef vitien qui insulterait sans motif un navire de ma nation. La punition pourra être lente à cause des distances, mais elle atteindra toujours et tôt ou tard les coupables. » En terminant, M. d'Urville ajouta que la France n'avait qu'un ennemi sur ces îles, Nakalassé, et qu'elle désirait être l'amie, l'alliée du roi Tanoa et du peuple de Pao.

Cette allocution, courte et précise, avait pu durer de six à huit minutes; Simonet la traduisit en dialecte tonga à Latsiska, qui se chargea de la développer en langue vitienne. Jaloux de montrer ses talents, cet interprète en fit une véritable harangue, qui dura près de trois quarts d'heure. Toutes les finesses du geste et de la voix, toutes les ressources de la parole, furent mises en jeu par l'orateur, qui se recueillait de temps à autre, soit pour préparer ses arguments, soit pour observer les impressions de l'auditoire. Le morceau produisit un effet profond, et dans tous

les yeux, l'éloquent Latsiska pouvait lire la preuve de son succès. Par intervalles, les chefs interrompaient le discours pour s'écrier : *Saga!* (c'est juste), ou *binaka!* (c'est bien). Quelques hommes seulement semblaient, au milieu de l'assentiment général, conserver un air triste et contraint. C'étaient les partisants de Nakalassé, consternés de sa défaite. Mais ils formaient une minorité imperceptible; tous les autres se déclaraient franchement pour les Français. Ce qui avait surtout frappé ces peuples, c'était la rapidité du châtiment; on s'était figuré que Nakalassé opposerait une grande résistance, et Tanoa lui-même n'en pouvait croire ses yeux, lorsqu'il vit, au point du jour, le fort de ce chef conquis et livré aux flammes.

Quand les discours furent terminés, on donna aux indigènes le spectacle d'un exercice à feu. et à chaque coup heureux les sauvages témoignaient leur admiration par des cris. L'échange de quelques cadeaux suivit ce divertissement militaire; puis on servit un grand kava. Les chefs se rangèrent en cercle; on prépara la liqueur dans un immense plat en bois et de la manière que nous avons décrite. La première tasse fut offerte à un vieillard confondu dans la foule, et comme M. d'Urville s'étonnait de cette préférence : — C'est notre grand-prêtre, notre dieu,

lui dit le roi. La seconde tasse fut pour Tanoa, qui la fit passer au commandant. Celui-ci feignit d'y porter les lèvres et la renvoya à Simonet, qui la vida d'un trait. Les chefs indigènes burent ensuite; le reste fut distribué aux matelots, qui s'accommodèrent sans peine de cette liqueur épicée. Après le kava, on apporta des fruits, du poisson, des ignames, et ce repas termina la fête.

De la place publique, le roi se rendit à son palais, dont il fit les honneurs à M. d'Urville et aux officiers. Ce palais est une case vaste et belle de plus de quarante pieds de haut. Les habitants de trente villages y ont travaillé sans relâche pendant un mois. Elle a deux portes, dont l'une est exclusivement destinée au roi et à la reine; la franchir est un crime que la mort seule peut expier. En général les habitations de Pao sont assez bien construites, et leurs toitures en bambous recouvertes de nattes ne manquent pas d'une certaine élégance. Il est vrai que l'archipel de Viti renferme le peuple le plus intelligent de toute la Mélanésie, et Pao, l'une des tribus les plus civilisées de l'archipel de Viti. Le voisinage des races polynésiennes et les relations qu'il entraîne ont contribué sans doute à ce résultat. Les naturels de Pao ont le teint fuligineux; ils sont grands, robustes, bien musclés, marchent presque nus,

disposent leurs cheveux sur leur tête en forme de turban, ne se tatouent pas, mais se pratiquent sur la peau des incisions profondes. Les femmes et les filles, tenues dans une condition inférieure, s'occupent surtout des travaux du ménage. Guerriers et anthropophages, les naturels ont pour armes le casse-tête, la lance, l'arc, les flèches, et les manient avec une adresse remarquable. Habiles dans l'art de la navigation, ils exécutent des voyages de trois cents lieues sur de frêles pirogues; en fait d'industrie, ils connaissent la fabrication des paniers et des nattes, et celle de poteries grossières.

Comme chez tous les cannibales, la guerre parmi ces tribus ne se fait que dans un seul dessein, celui de faire des prisonniers. A diverses époques de l'année, on célèbre des réjouissances publiques qui exigent un certain nombre de victimes. Malheur alors aux naturels qui n'ont point d'asyle, comme, par exemple, les habitants de Piva, errants depuis le matin, et leur chef Nakalassé. On fait la chasse aux vagabonds comme à une sorte de gibier, et on ajoute ce supplément au produit de la guerre. Enfin, quand tous ces moyens sont insuffisants, on sacrifie quelques femmes de la tribu, qui sont ainsi dévorées par leurs proches. Dans une occasion semblable, le vieux Tanoa avait fait récemment assommer

trente femmes, pour défrayer un repas public. Les familles ne s'en plaignaient pas, et en prirent leur part : c'était la coutume. La population mâle assiste seule à ces festins.

Après la visite au palais du roi, le commandant donna le signal de la retraite. Le vieux Tanoa voulut accompagner les Français jusqu'à bord des corvettes, et ne les quitta que fort tard. M. d'Urville lui fit encore quelques présents ainsi qu'à l'interprète Latsiska, dont le concours dans cette affaire avait été si utile et si intelligent. On se sépara fort satisfaits les uns des autres, et le lendemain *l'Astrolabe* et *la Zélée* quittaient cette plage, après y avoir assuré, par une leçon prompte et sévère, le respect du pavillon français.

Le reste de cette navigation, à travers les îles Viti et les Nouvelles-Hébrides fut employé à des travaux hydrographiques. On reconnut le 20 octobre l'île de Lavouka, où les naturels ont presque tous les petits doigts coupés à la première ou seconde phalange. Par suite de la mort d'un grand chef, cette île se trouvait alors placée sous la loi d'une continence rigoureuse, ce qui dérangeait les relations ordinaires des femmes avec les équipages étrangers. *L'Astrolabe* et *la Zélée* n'en aperçurent aucune. Plus loin, les corvettes relevèrent successivement l'île Aurore, qui tient

à l'archipel des Hébrides, Vanikoro, tombeau de Lapérouse et l'un des titres de *l'Astrolabe*, l'archipel de Santa-Cruz, puis Saint-George et Isabella, dans les îles Salomon. La nature étale beaucoup de puissance sur ces terres, et la richesse y est grande dans tous les règnes. On y trouva des insectes très variés, des cacatois, des perroquets de mille couleurs, des tourterelles et un très beau coq sauvage. Les naturels étaient fort empressés à visiter les corvettes. Leurs mouvements rappellent ceux des singes : petits, noirs et crépus, ils ont pourtant le caractère jovial; ils mâchent du bétel et se barbouillent le visage avec une teinture blanche.

Le 12 novembre, les corvettes changèrent d'hémisphère en coupant l'équateur pour la seconde fois. Quelques jours après, on était devant Hogoleu, centre de l'archipel des Carolines, et pendant plusieurs jours on assura les positions de ce groupe. La race qui peuple ces terres est des plus abruties, et on pourrait la classer au-dessous des tribus mélanésiennes. Seulement, ici, le cannibalisme cesse; ces sauvages ne vivent que de fruits et de pêche. Quelques caractères du type chinois et malais, par exemple, les yeux bridés, le nez épaté, la bouche grande, se retrouvent chez eux, mais à l'état de dégénération. Ils marchent vêtus d'une sorte de *puncho* en

fibres de coco, et portent les cheveux très longs. Leurs figures sont barbouillées de rouge et de jaune, et leur malpropreté est extrême. Jaloux de leurs femmes, ils les cachent aux yeux de l'étranger, et cette circonstance les distingue encore des autres peuplades océaniennes, si accommodantes sur ce chapitre.

Les deux corvettes venaient de parcourir les archipels les plus mal famés, sans avoir eu à repousser aucune voie de fait, aucune violence : Hogoleu leur réservait cette épreuve. Depuis un ou deux jours, on envoyait les canots sur divers points pour faire des relèvements. L'un d'eux, engagé dans les bancs de coraux, se vit assailli à l'improviste par une vingtaine de pirogues, qui lancèrent d'abord une grêle d'oranges et finirent par envoyer des zagaïes. Surpris par cette attaque, le canot ne se trouvait pas dans une situation assez libre pour se défendre avec tous ses avantages; il quitta l'écueil et navigua vers le large. A ce mouvement, qui ressemblait à une fuite, les sauvages poussèrent des cris de joie; ils poursuivirent l'embarcation et célébrèrent leur triomphe par des gestes insultants. Le canot continua sa manœuvre; mais, une fois au large, il vira de bord et tira un coup d'espingole à mitraille, tandis que les matelots commençaient la fusillade. Plusieurs insulaires furent atteints, les

autres se sauvèrent à la nage; quatre pirogues, qui voulaient persister dans leur agression, furent presque anéanties. Le lendemain, les mêmes hostilités se reproduisirent sur le rivage. Nos marins ayant été assaillis à coups de pierre, il fallut encore avoir recours aux mousquets.

L'année 1839 trouva *l'Astrolabe* et *la Zélée* à Guam, sur les Mariannes, où elles venaient d'arriver. Pour l'expédition, ce fut là un millésime fatal. Le fléau des tropiques, la dyssenterie, s'était emparée des deux corvettes, où elle laissa des traces cruelles de son passage. De longues relâches dans des ports salubres, les soins les plus minutieux, tant pour le choix des vivres que pour le maintien de la propreté, ne purent arrêter ses ravages. Le mal frappa indistinctement l'équipage et l'état-major; le commandant de l'expédition subit lui-même la loi commune. Tant que les navires logèrent dans leurs flancs cet hôte fâcheux, il fut difficile d'apporter la même ardeur aux entreprises scientifiques et de s'exposer à des reconnaissances dangereuses qui demandent le concours de toutes les intelligences et de tous les bras. Un nouvel ordre de travaux commença alors, travaux non moins utiles, bien qu'exécutés dans des conditions moins périlleuses. Outre le groupe de Pelew, qui semble former la limite extrême de la zone océanienne, l'expédition

étudia le vaste ensemble des archipels asiatiques, les Moluques, les Philippines, les îles de la Sonde. Quoique très fréquentées, ces mers offrent encore bien des points sur lesquels la science hésite, et qui sont plutôt fixés dans la pratique que dans la théorie. Ces divers groupes exigeraient, dans leurs nombreux détails, une étude de plusieurs années, car, pour être plus voisins des grands continents, ils n'en sont guère mieux connus.

L'Astrolabe et *la Zélée* promenèrent d'Amboine à Batavia leurs marins décimés, en visitant sur cette route une foule de points intermédiaires. Durant les six derniers mois de 1839, l'état sanitaire des équipages ne fit qu'empirer. Une relâche à Batavia en octobre n'améliora pas la situation, et à l'arrivée à Hobart-Town, en Tasmanie [1], *l'Astrolabe* et *la Zélée* ressemblaient à des hôpitaux flottants. Le séjour dans ce port austral put seul amener une amélioration notable et arrêter les progrès du fléau. Les malades furent débarqués, et des secours bien entendus en sauvèrent le plus grand nombre. Dans cette longue et douloureuse campagne, le dévouement du chef de l'expédition et de ses officiers ne se démentit pas un instant. Toujours à leur poste, même

[1] Terre de Van-Diémen.

quand leurs forces semblaient les trahir, ils luttèrent entre eux de courage et de zèle, et soutinrent le moral de ces hommes vaincus par la douleur. Le service médical se surpassa : il chercha à suppléer au nombre par l'activité; plusieurs traits d'un héroïsme simple et modeste marquèrent ces jours d'épreuve.

Cependant, à mesure que la vie renaissait parmi les équipages, le sentiment de leur mission se réveillait aussi parmi les chefs. L'air d'Hobart-Town avait opéré des prodiges : il ne restait plus dans l'hospice de la ville que sept à huit malades, et la vigueur était revenue à bord avec la santé. Le commandant tenait surtout à signaler son expédition par un succès du côté du pôle antarctique, et il avait résolu de tenter un dernier effort dans cette direction. Le 1er avril 1840, *l'Astrolabe* et *la Zélée* tournèrent de nouveau leurs proues vers ces zones glaciales, où depuis deux siècles viennent se briser les efforts humains. Le désir d'atteindre à l'impossible est si vif dans nos cœurs, que les échecs ne nous détournent pas de cette poursuite. Le problème des pôles est, comme le problème de l'existence, impénétrable peut-être, et c'est pour cela que l'on s'obstine dans sa recherche. L'homme n'est curieux que de ce qu'il ignore. L'expédition australe obéissait à cet instinct.

Jusqu'au 60° de latitude, la navigation, pénible et lente, n'offrit pas un grand intérêt; mais à partir de ce point jusqu'au 65° parallèle, les glaces parurent; des blocs énormes passaient à côté des corvettes, et on navigua un instant entre deux murs de soixante pieds de haut. Cependant divers indices annonçaient depuis quelques jours le voisinage d'une côte. Des pingouins volaient autour des mâts, on apercevait des phoques, des baleines; l'eau se décolorait, et une ligne brumeuse se montrait à l'horizon. Enfin, le 19 au soir, la terre fut signalée. Plusieurs officiers doutaient encore et n'y voyaient qu'une masse compacte de glaces; mais le surlendemain, les hésitations cessèrent. A dix milles de distance, et par 66° 30' sud et 158° 21' de longitude ouest, on aperçut très distinctement une longue côte se développant à perte de vue du sud-sud-ouest à l'est-sud-ouest. C'était une falaise presque taillée à pic, de deux à trois cents toises d'élévation et recouverte d'un manteau de glaces. Le commandant lui donna le nom de terre d'*Adélie*. Pour ne point laisser de prétexte à l'incrédulité, un canot débarqua sur le rivage un petit nombre d'officiers et des naturalistes. On recueillit quelques algues et des échantillons de roches, on tua quelques pingouins. Cette position était d'autant plus précieuse à constater, qu'elle semble très

voisine du pôle magnétique. Les observations de l'aiguille aimantée ne laissèrent pas de doute à ce sujet. A la suite de cette reconnaissance, *l'Astrolabe* et *la Zélée* reprirent leur route vers l'ouest; mais les glaces opposèrent bientôt de tels obstacles, qu'il fallut gagner une mer plus libre. Cependant le 30 janvier on retrouva, par 64° 30' sud et 129° 34' de longitude orientale, une terre qui fut nommée *Côte Clarie* et reconnue sur une étendue de vingt lieues. Ce double succès suffisait pour une campagne. Aussi, quand la barrière de glaces se présenta de nouveau, les corvettes renoncèrent à la lutte et cinglèrent vers la Tasmanie.

Par un rapprochement assez singulier, dans le même moment, trois navires envoyés par le gouvernement américain croisaient dans ces parages, et tout un jour les deux expéditions se trouvèrent en vue. La corvette *le Vincennes*, qui, séparée de ses conserves, exécuta seule, sous les ordres du lieutenant Wilkes, des opérations importantes, reconnut la terre à diverses reprises entre les 65e et 67e degrés de latitude, et du 95e au 152e degré de longitude orientale, ce qui conduit à supposer que ce sont là des rameaux distincts d'un même continent qui occuperait soixante degrés environ. Telle est du moins l'opinion du lieutenant Wilkes. Les rapports du

capitaine Kemp, qui existent à Londres dans les archives de l'amirauté, confirmeraient cette hypothèse en reculant les limites de cette terre jusqu'au 70e méridien, et les découvertes du capitaine Balleny, poussées jusqu'au 164e méridien, donneraient, dans un autre sens, un appui et une extension nouvelle à ces conjectures. De tout cela, on pourrait induire que le pôle antarctique, à la hauteur du 66e parallèle, est occupé par un continent considérable qui embrasse d'un côté les terres de Balleny, de l'autre celles de Kemp et de Wilkes, et dont les terres Adélie et Clarie de M. d'Urville seraient les saillies centrales. Ce continent comprendrait dix-sept cents milles en longitude, et avec un peu de goût pour les explications imaginaires on pourrait le prolonger de neuf cents milles encore jusqu'aux terres Enderby. Les explorations prochaines éclairciront ces questions confuses. Peut-être le capitaine James Clarck Ross, qui navigue maintenant dans les eaux antarctiques, a-t-il obtenu la solution de ce problème. Il est donc sage d'attendre et de se garder de toute hypothèse chimérique.

Vers la fin de février, après avoir touché à Hobart-Town, *l'Astrolabe* et *la Zélée* remirent à la voile, et, dans une patiente navigation autour de la Nouvelle-Zélande, en complétèrent l'hydro-

graphie. Ces travaux durèrent jusqu'au 28 avril, jour où les corvettes parurent dans la Baie des Iles. Sur l'un des cotés de cet immense hâvre, est située Korora-Reka, qui est maintenant une ville européenne. Beaucoup de navires en rade, une ligne de maisons bien construites et régulièrement alignées, des quais, un débarcadère, des magasins, voilà l'aspect de cet entrepôt du commerce zélandais. Grâce à l'activité anglaise, ce pays se métamorphose à vue d'œil. Chaque jour le nombre des naturels diminue, et celui des colons s'accroît. On prévoit quel sera le résultat de cette double tendance. Pour en finir plus vite, on excite l'instinct guerrier des tribus qui s'entredétruisent. Nous avons eu l'occasion naguère de parler avec étendue de ce pays; M. d'Urville y trouva les choses à peu près au même point où notre récit les laissait [1]. La prise de possession au nom de l'Angleterre venait de s'accomplir; la Nouvelle-Zélande avait une garnison anglaise et un gouverneur. M. d'Urville y vit quelques membres de la mission catholique, et entre autres le curé Petit, qui officia dans une messe solennelle à laquelle assistait une portion des équipages des deux corvettes. Trente Zélandais, hommes ou femmes, composent la clientelle indigène de

[1] Voyez ci-dessus, page 31, *Colonisation de la Nouvelle-Zélande*.

cette église, et quelques Irlandais s'y sont joints, Nos prêtres se plaignent plus que jamais de l'intolérance des missionnaires anglicans, dont la fortune scandaleuse grandit chaque jour. Il n'y a point d'autres banquiers à Karora-Reka que les capitalistes de la société biblique de Londres, et l'agiotage sur les terres ne compte pas de spéculateurs plus acharnés.

L'itinéraire que s'était tracé M. d'Urville se trouvait à peu près épuisé; l'expédition touchait à sa fin. Avant de rentrer en France, le commandant voulut couronner sa navigation par un travail depuis longtemps attendu, et ajouter quelques délinéations précises à la carte du globe. Le tracé de la Louisiade, depuis d'Entrecasteaux, était demeuré incertain. En quitant la Nouvelle-Zélande, les corvettes allèrent reconnaître ces terres, et il fut constaté que la Louisiade adhère à la Nouvelle-Guinée, et n'en est séparée par aucun bras de mer. Une grande partie de la côte fut relevée; puis, cette tâche accomplie, on entra dans le détroit de Torrès, la terreur des navigateurs. Il ne semble pas que depuis Cook cette syrte hérissée de récifs ait été l'objet d'aucune reconnaissance digne de ce nom. *L'Astrolabe* et *la Zélée* ne tinrent pas compte du danger à courir; elles ne virent que le service à rendre. Ce dévouement faillit leur coûter cher.

La première station dans le détroit eut lieu devant l'île d'Aroub-Dornely. Une embarcation se rendit au rivage, où l'on trouva des naturels, qui tiennent le milieu entre les Papous et les Australiens, doux, mais défiants, nus, misérables et vivant de coquillages. Le jour suivant, on remit à la voile pour atteindre un espace libre qui, suivant les cartes, doit former canal entre les brisants de l'île Tonda et ceux de l'île Tehegne. On croyait être dans la bonne voie quand tout à coup la sonde à bord de *l'Astrolabe* annonça trois brasses d'eau. Il n'y avait pas un moment à perdre, on était sur l'écueil. L'ancre fut jetée, mais elle touchait à peine le fond que le navire talonna. *La Zélée* venait d'échouer aussi; elle signala qu'elle était en danger de se perdre. Ainsi, les deux corvettes étaient compromises à la fois de la manière la plus grave. La marée qui baissait empira encore la situation : laissés presque à sec, les navires se couchèrent sur le flanc. On pouvait craindre à chaque minute de les voir s'entrouvrir ou chavirer. *La Zélée*, plus voisine des brisants, était plus exposée; sa mâture, violemment secouée, menaçait de se rompre. Roulant sur les coraux qui déchirèrent ses bordages, *l'Astrolabe* avait gagné un demi-mille, et, assis sur la limite même du récif, le bâtiment comptait, à la mer basse, quatre pieds d'eau d'un côté et quatorze de l'autre.

16

Quand le reflux fut arrivé à son dernier point, il s'inclina jusqu'à 38°.

Le commandant vit d'un coup-d'œil tout le péril de la situation. Ses mesures furent promptement prises. Les embarcations stationnèrent le long du bord : les unes étaient destinées à recevoir les équipages et les papiers les plus précieux de l'expédition; les autres devaient aller sonder les passes et reconnaître la ligne du canal navigable. Ces divers ordres s'exécutèrent. On élongea des câbles, et, au moyen de cabestans, on chercha à tirer les malheureux navires du milieu des madrépores. Pendant deux jours, tous les efforts furent vains ; ces masses restaient immobiles et semblaient adhérer au roc. Que le vent fraîchit, que le ressac augmentât, c'en était fait de *l'Astrolabe* et de *la Zélée*. Enfin, le 3 au soir, le mouvement du flux sembla agir sur les corvettes; *la Zélée* se dégagea la première, et se remit à flot. *L'Astrolabe* fut plus lente, et le concours des deux équipages suffit à peine pour la traîner sur les tranchants des coraux, où elle laissa une grande partie de son cuivre. Rendus à des eaux plus profondes, les deux bâtiments franchirent le détroit de Torrès et gagnèrent l'Océan indien.

Cet incident dramatique fut le dernier épisode du voyage. Le reste de la traversée n'offrit plus rien de curieux. L'expédition relâcha à Toupong

sur l'île de Timor, passa à Bourbon vers la fin de juillet, et visita Sainte-Hélène un mois avant l'exhumation des cendres de l'empereur. Le 9 novembre, *l'Astrolabe* et *la Zélée*, compagnes inséparables, ramenaient dans le port de Toulon, après trente-huit mois d'absence, leur colonie flottante de marins, de dessinateurs et de naturalistes.

Pour apprécier les travaux d'une campagne si variée, une simple énumération suffit. Deux croisières au pôle, l'une sur les traces de Weddel, l'autre dans une direction plus nouvelle et plus féconde; une exploration presque simultanée de quatre grands archipels polynésiens, Nouka-Hiva, Tonga-Tabou, Taïti, la Nouvelle-Zélande; une étude hydrographique poursuivie, au milieu de dangers infinis, sur tous les points douteux de l'Océanie occidentale, aux îles Viti, aux Nouvelles-Hébrides, aux îles Salomon, Hogoleu et Pelew, le long de la Nouvelle-Guinée et de la Louisiade comme dans les labyrinthes du détroit de Torrès; une vérification attentive des positions les plus essentielles de l'archipel asiatique; trois découvertes importantes; une expédition heureuse contre un chef sauvage coupable du massacre d'un équipage français; une riche collection d'objets d'histoire naturelle et des observations précieuses à l'appui, voilà une récapitulation incomplète des fruits de ce long voyage et des tra-

vaux de ceux qui ont figuré activement dans ce long itinéraire.

De semblables entreprises n'honorent pas seulement les hommes qui y concourent; elles deviennent aussi des titres précieux pour les nations, elles propagent l'éclat de leur nom, elles importent à leur grandeur. Même au seul point de vue scientifique, il est digne, il est généreux, de se dévouer ainsi pour ajouter quelque chose au faisceau des connaissances humaines. Ce sont là des tâches qui échoient aux peuples marqués du sceau de l'initiative. Il y a mieux : dans le sens de l'intérêt le plus étroit, ces croisières lointaines se justifient. Pour se créer quelqu'ascendant, un pavillon a besoin de se déployer dans toutes les mers sous des conditions d'autorité et de force. On fonde ainsi sans violence des habitudes de respect, on donne des gages à la sécurité des relations commerciales. Personne ne veut croire aux puissances absentes et à une influence qui ne se fait jamais voir. L'Angleterre et l'Union américaine ont compris cela, et leurs corvettes de guerre fatiguent toutes les plages. Aussi, ces états n'ont-ils pas, comme nous, des insultes à venger, ni des blocus onéreux à poursuivre. Menacer plutôt que sévir, prévenir plutôt que réprimer, telle est leur politique. C'est la moins coûteuse et la plus sûre.

Les expéditions scientifiques ont donc cet intérêt réel de porter le pavillon là où il est peu connu et d'en manifester au besoin la puissance, comme l'a fait le capitaine d'Urville avec tant d'à-propos et de succès. On peut les multiplier utilement en y ajoutant des instructions plus étendues et plus de latitude dans les destinations. Tout y gagnerait, l'art nautique que perfectionne cette vie d'aventures, la politique qui désormais aurait moins de griefs à venger, le commerce heureux d'obtenir une protection plus suivie et plus efficace, enfin la science déjà si fière des efforts de nos marins, et redevable de tant de matériaux au commandant de *l'Astrolabe* et de *la Zélée*.

VOYAGE

DANS

L'ABYSSINIE MÉRIDIONALE.

JOURNAL INÉDIT DE M. ROCHET D'HÉRICOURT.

Les alternatives de prospérité et de décadence, d'éclipses et de retours de fortune, qui affectent la vie des peuples et des individus, semblent aussi atteindre parfois et transformer certaines zones de territoire. On croirait les voir, après un long sommeil, se réveiller et tressaillir, comme si elles avaient, dans le repos des siècles, retrouvé les éléments d'une nouvelle fécondité. Plusieurs contrées présentent de nos jours le phénomène de cette renaissance, et dans le nombre il faut placer au premier rang la mer Rouge et l'isthme de Suez.

Le rôle que joua le bassin arabique, dans l'enfance de la navigation, ne fut pas sans éclat et sans importance. En dehors même des souvenirs bibliques et des traditions miraculeuses qui s'y

rattachent, cette mer fut le siège d'un grand mouvement commercial et maritime. Les flottes de Salomon la sillonnèrent dans toutes les directions. Elles partaient d'Assiongaber pour se rendre à Ophir, pays de la poudre d'or, dans les ports sabéens, où elles recueillaient l'encens et les aromates, aux îles de Tyros et d'Arados, célèbres par leurs pêcheries de perles. Par Adulis, le golfe arabique se mettait en communication avec Axoum et le royaume de Méroë, par Thapsacus avec le Haut-Euphrate, par Occenis, Cané et Aden avec toute la presqu'île asiatique, par Azania et Ptolémaïs avec le littoral africain. Les voiles de Juda et d'Israël franchirent même ces limites, s'il faut en croire Mannert et Heeren; elles visitèrent les bords du Gange et les grands archipels de l'Océan indien. On sait avec quel faste la reine de Saba parcourut ces rivages, et quels riches présents encombraient ses vaisseaux. Les Pharaons et les Ptolémées ne laissèrent pas à leur tour cette mer inactive, et Arsinoë, la Suez actuelle, fut le point de départ de divers périples, qui eurent pour objet tantôt les côtes de l'Asie, tantôt celles de l'Afrique. Sous les kalyfes, ce mouvement de navigation ne s'arrêta point, et la jonction des deux mers, devant laquelle le génie moderne semble hésiter, fut réalisée, assure-t-on, par un souverain fatimite, à l'aide d'un canal qui

unissait Suez au Nil. Ainsi, l'activité du bassin arabique semblait survivre aux chutes d'empires et aux révolutions de dynasties. Pour le frapper d'impuissance, il fallut que Vasco de Gama, doublant le cap des Tempêtes, ouvrît aux flottes marchandes la route maritime de l'Inde.

Voici qu'aujourd'hui, la vapeur aidant, les chances tournent de nouveau. Les deux mers qui baignent l'isthme arabique se couvrent de paquebots rapides. Une seconde fois les habitudes commerciales se déplacent, et un agent mécanique bouleverse la carte routière du globe. L'Europe a renoué ses communications avec l'Inde par les eaux de la mer Rouge. Les dépêches, les passagers, les marchandises précieuses, ont déjà adopté cette voie; le cap de Bonne-Espérance est condamné au service le plus vulgaire. Le vrai lien entre l'Angleterre et le Bengale est désormais l'isthme de Suez: la fortune passe de ce côté; les plans de Leibnitz et d'Albuquerque triomphent des découvertes de Vasco. Bombay est à quarante jours de Londres, et la vie entre la métropole et sa gigantesque vassale a redoublé d'énergie avec les moyens de circulation. Le temps ne peut qu'ajouter à ce résultat. Le perfectionnement des transports, l'amélioration de la viabilité, les travaux d'art venant en aide à la nature, enfin l'union de deux mers, compléteront une révolution que nous avons vu

commencer et que consacreront les siècles. On peut déjà deviner quelle activité merveilleuse règnera dans ces parages quand ils seront témoins de tout le mouvement de l'Europe vers l'Inde, de l'Inde vers l'Europe. Les prévisions les plus poétiques seraient ici au-dessous de la réalité.

Avec quelle intelligence l'Angleterre a pressenti cet avenir, et comme elle cherche à le faire incliner dans le sens de son intérêt! A peine pouvait-on entrevoir la possibilité d'une communication régulière par l'Égypte et la Syrie, que des agents anglais étaient sur les lieux, les uns au nom et sous les ordres de leur gouvernement, les autres obéissant à des inspirations particulières et à cet instinct d'entreprises qui n'abandonne jamais le peuple le plus remuant du globe. Dès 1828, le colonel Chesney remontait l'Euphrate avec un bateau à vapeur, en éclairait la navigation, puis reconnaissait le cours de l'Oronte et son embouchure dans les mers de Syrie. Le plan du pays, avec ses reliefs, ses accidents, ses moindres détails, était dressé par des ingénieurs qui y ajoutaient le tracé des lignes navigables et des lignes de fer. En même temps de grands travaux d'hydrographie se poursuivaient dans la mer Rouge et donnaient naissance à une carte, chef-d'œuvre de méthode et de patience, dont l'amirauté a voulu vainement se réserver l'usage ex-

clusif. Ainsi, des deux côtés, l'Angleterre cherchait à assurer ses positions. Depuis ce premier éveil, chaque année a été marquée d'un empiètement nouveau. Vers l'Euphrate, deux villes importantes, deux riches entrepôts, Mascate et Bassora, n'ont pu résister à son influence et repousser son patronage. Vers la mer Rouge, elle a pris possession d'Aden, qui en est la clé, et qu'un chef arabe lui a cédé, sans coup férir, à prix d'argent. Le pavillon anglais a bientôt flotté sur tous les comptoirs du bassin arabique; et, si récemment le schérif de Moka a eu le courage de protester contre cet emblême d'oppression prochaine, il est à croire qu'il expiera cruellement ce moment de révolte, et l'expulsion d'un consul que Calcutta et Londres lui imposaient.

Il ne faut pas chercher ailleurs le mobile qui a fait agir l'Angleterre dans le traité du 15 juillet. L'autorité que la France et les idées françaises s'étaient ménagée en Egypte pesait au cabinet de Londres et inquiétait sa politique. Si l'occupation armée de l'isthme de Suez n'était pas encore possible, il importait du moins à nos rivaux que son gardien fût un homme dévoué, un de ces souverains médiatisés et nominaux comme ceux qui règnent dans les Indes. Méhémet-Ali se refusant à accepter ce rôle, l'Angleterre ne pouvait hésiter. Son intérêt lui conseillait de faire un

exemple, et le triomphe de sa politique a été d'y intéresser trois puissances de l'Europe. Il se peut que cette alliance soit éphémère, mais le coup n'en est pas moins porté. Saint-Jean-d'Acre a encore (1841) une garnison anglaise qui chaque jour en améliore l'armement et les ouvrages de défense; des colonels, des majors de l'armée d'invasion parcourent le pays, examinent les fortifications, relèvent les points stratégiques. C'est surtout vers le littoral arabique que se dirige le principal effort, et, aujourd'hui que Méhémet-Ali a évacué les villes saintes, on peut dire que les échelles maritimes situées entre Yambo et Moka n'ont réellement plus de maître. Une tentative violente sur ces ports, qui bordent le chemin de l'Inde, est donc à la fois indiquée par la politique et favorisée par la circonstance. Elle aura lieu, et, négligé par la France, dominé par l'ascendant anglais, Méhémet-Ali n'y opposera sans doute qu'une résistance inefficace.

Jusqu'ici les vues des Anglais semblent toutefois s'être concentrées sur le littoral arabique; ils ont négligé la côte opposée, la côte abyssine. Sur ce point, par une exception assez rare, notre influence domine, notre nom passe avant le leur. Cela tient à divers voyages aventureux que depuis dix ans des Français y ont exécutés. Le gouverneur du Tigré, Oubi, semble avoir gardé

d'eux et de leur nation une impression favorable, et, s'il est vrai que quinze jeunes Abyssiniens soient maintenant en route pour la France, on pourrait croire à la réalité et à la sincérité de ces dispositions. Les races qui habitent les plateaux élevés du Samen, de l'Amhara et du Tigré ont d'ailleurs plus d'un point d'affinité avec les races européennes, et leur caractère se rapproche surtout du nôtre. Le christianisme, tempéré par des coutumes bibliques, y règne depuis un temps immémorial. Les mœurs sont douces, faciles, le caractère grave et sûr. Oubi, qui commande à dix mille cavaliers et à vingt mille fantassins, se chargerait, dit-on, d'assurer la tranquillité de la côte, et de protéger les comptoirs enropéens qui pourraient s'y fonder. Il l'a offert, il tiendra parole. La plage est fiévreuse ; mais quelques soins conjurent le danger, qui d'ailleurs n'existe plus à un mille dans les terres. Les mouillages abrités, les rades spacieuses, les hâvres naturels, abondent, surtout à l'ouverture de la mer Rouge. On pourrait s'y établir, créer un commerce avec l'intérieur, et attirer, par la perspective de débouchés certains, les caravanes qui sillonnent le milieu de l'Afrique. On tiendrait ainsi en respect la cupidité anglaise, et à l'occupation de l'un des côtés du canal arabique, on répondrait par l'occupation de l'autre côté. Peut-être est-ce là un

projet hardi et qui a besoin d'être éclairé par des études plus sérieuses que ne le sont les impressions des voyageurs ; mais il est digne de fixer l'attention du gouvernement. Nos agents consulaires dans la mer Rouge, et l'un d'eux surtout, M. Fresnel, observateur si judicieux, seraient d'un précieux secours pour la direction de cette enquête.

L'Abyssinie septentrionale n'est plus, d'ailleurs, couverte d'un voile impénétrable. Depuis un siècle elle a été traversée à peu près dans tous les sens : des missionnaires luthériens s'y sont fixés, des Européens l'habitent. Les premiers voyages connus remontent aux Portugais et à Pierre de Covilham, qui demeura à Gondar et ne revit plus sa patrie. Le père Alvarez séjourna à son tour près de six années dans les états abyssins, et de retour en Europe, vers 1540, y publia une relation dans laquelle il ne faut puiser qu'avec défiance. Pendant le cours de ce siècle, l'Abyssinie fut livrée, pour ainsi dire, à des auxiliaires portugais dont ses rois avaient accepté les services contre les musulmans. A la suite des soldats avaient marché des missionnaires de l'ordre des jésuites, qui s'étaient emparés du pouvoir religieux pendant que les généraux imposaient une dictature militaire. C'est à cette époque qu'il faut rattacher plusieurs édifices d'un

style évidemment européen qui se rencontrent dans les principales villes du Tigré et du Samen. D'autres monuments appartiennent à une civilisation antérieure, qui, suivant les uns, coïncidait avec celle de l'Égypte, et, suivant d'autres, remontait à l'établissement des Juifs en Abyssinie vers l'an 600 avant notre ère. Il est inutile d'ajouter que ce sont là de simples hypothèses, quoiqu'elles aient donné lieu à des recherches curieuses et à d'ingénieuses analogies.

Parmi les explorateurs qui se rattachent à la période portugaise, il en est trois qu'il serait injuste d'oublier. L'un, le père Fernandez, poussa ses découvertes jusque dans l'Anaria ou Narea, le Djingiro et le Cambat, c'est-à-dire vers des états de l'Afrique centrale que personne n'a revus après lui. Il espérait rejoindre ainsi l'Océan indien et aboutir à Mélinde, mais des obstacles insurmontables le forcèrent à revenir sur ses pas. Le second, le père Paëz, découvrit le premier les sources du Nil bleu; le troisième, le père Lobo, erra longtemps chez les Gallas pour se dérober aux recherches des rois abyssins, et a laissé un intéressant récit de ses aventures. Après eux il se fait une lacune, et il faut arriver à la dernière année du XVIIe siècle pour retrouver en Abyssinie un Européen, le médecin Poncet, envoyé par le consul de France pour guérir le

roi de Gondar d'une maladie cutanée. Poncet remplit l'objet de sa mission et parcourut le pays avec tous les honneurs dus au sauveur du prince. Sur son récit, Lenoir du Roule voulut partir en 1704, mais il fut massacré, dans le Sennaar, avec toute sa suite, devant le palais du melek ou roi du pays. De du Roule à Bruce il y a un nouveau vide, mais de Bruce jusqu'à nous les tentatives abondent. Le célèbre voyageur écossais n'a pourtant été surpassé ni par ceux qui l'ont précédé ni par ceux qui l'ont suivi : sa relation est encore le document le plus exact, le plus complet qui existe sur l'Abyssinie. Le principal mérite de MM. Combes et Tamisier est de l'avoir copié quelquefois; leur plus grand tort est de ne l'avoir pas copié plus souvent. Bruce entra en Abyssinie par le Tigré, franchit le Tacazzé, affluent du Nil, traversa les montagnes de Lamalmon, les plateaux de Woggora, et arriva à Gondar. Le souverain qui y résidait l'accueillit avec bienveillance et lui donna toutes les facilités nécessaires pour explorer la contrée. Bruce visita le lac de Tazna, la plus vaste nappe d'eau qui existe dans ces montagnes, et, gagnant les rives du Nil, il crut avoir trouvé la source de ce fleuve près du village de Ghich. C'était en effet la source du Nil bleu (*Bahr-el-Azrek*); mais la source du Nil blanc (*Bahr-el-Abiad*), c'est-à-dire

la plus importante et la plus lointaine, restait encore à trouver. Le mystérieux problême subsiste donc, même après Bruce. Le voyageur fut plus heureux dans son travail sur les chroniques abyssines, travail dont l'érudition a défrayé presque toutes les relations postérieures.

Salt succéda à Bruce, et ne fit guère que suivre le même itinéraire à deux reprises différentes. Seulement, averti par les dangers que son devancier avait courus, il évita de retourner par le Sennaar et de se confier aux sables du désert libyque. Ses excursions ne dépassèrent pas le Tigré, et son livre se compose plutôt de commentaires que de découvertes. Les détails en sont pourtant finement touchés, et l'observation n'y manque pas de délicatesse. A son voyage se rattachent ceux de lord Valentia, de Nathaniel Pearce et de Coffin : ces deux derniers se fixèrent dans le pays vers 1810. Coffin y vit encore : marié à une indigène, il habite tantôt Adoua, tantôt Devra-Damo, tantôt Gondar. M. Samuel Gobat, missionnaire de la société biblique de Londres, le rencontra en 1830, et en 1838, MM. Dufey et Aubert eurent avec lui des relations assez fréquentes. Durant ces dix dernières années, les voyages dans ces plateaux africains se sont succédés presque sans interruption. Nous venons de citer M. Gobat, qui y séjourna trois

ans, et MM. Dufey et Aubert, dont la relation n'a pas été imprimée; il faut y ajouter M. Rüppel, savant géologue et minéralogiste, M. Schimper, naturaliste allemand, le baron de Katte, MM. Graffs et Isenberg, pasteurs anglicans, M. Lefèvre, officier de marine, M. Kilmayer, M. Wellsted, M. d'Abadie, dont les vues sont plus particulièrement tournées vers la propagande catholique, enfin MM. Combes et Tamisier, qui ont récemment écrit sur l'Abyssinie un livre de compilations mêlées à diverses observations personnelles.

Puisque le nom de ces deux jeunes voyageurs se rencontre ici, on nous permettra d'exprimer le regret qu'ils n'aient pas pris leur rôle plus au sérieux. Avec un sentiment plus vrai des choses, ils n'auraient pas entrepris de corriger Bruce et Salt, et auraient rendu plus de justice à ces voyageurs intelligents qu'ils ne faisaient guère que reproduire. La jeunesse n'excuse pas les appréciations légères, surtout quand elles portent sur des autorités respectables et consacrées. Plus d'une fois, pour donner plus de relief à leurs aventures, MM. Combes et Tamisier ont exagéré les obstacles qu'ils rencontraient, les difficultés qu'ils avaient à vaincre; ils ont pris souvent les démonstrations inoffensives des naturels pour des menaces réelles, leurs petites ruses pour de la

violence, et donné à l'invention une part trop grande dans les scènes de leur itinéraire. Le succès d'une relation ne se puise que dans les faits mêmes, et c'est surtout quand on n'a pas à son service de grandes ressources de style qu'il faut se défier des écarts de l'imagination. MM. Combes et Tamisier ne se sont pas assez défendus de cet écueil, et un coup-d'œil jeté sur des rapports plus récents prouve combien leur observation a été superficielle. Ainsi ils assurent avoir vu à Arkeko un naïb du nom d'Hetman, « bel homme, disent-ils, et plein de majesté. » Il n'y a jamais eu à Arkeko de naïb de ce nom : celui qui y commandait lors de leur passage se nommait Yaha-Aga, vieillard sec, maigre et maladif. Ainsi, dans le chiffre de six mille habitants qu'ils donnent à Gondar, après M. Rüppel, ils demeurent de deux tiers au moins au-dessous de la vérité : la ville musulmane seule compte près de dix mille habitants. Tout l'ouvrage est semé d'erreurs pareilles. Les parties les plus irréprochables sont celles où les auteurs copient Salt et Bruce, et encore ont-ils le tort de défigurer, d'une manière tout-à-fait arbitraire, l'ortographe des noms, que ces savants n'avaient adoptée qu'après des études approfondies et un long séjour sur les lieux. La carte de Salt elle-même n'a été appropriée à leur livre qu'avec des travestis-

sements dont aucun n'est sérieusement justifié.

On le voit, les parties de l'Abyssinie qui confinent à la mer Rouge n'ont pas manqué de visiteurs récents, vrais ou colorés, exacts ou pittoresques. Mais l'Abyssinie méridionale, celle qui débouche, par le pays des Adels, sur le golfe d'Aden, était bien moins fréquentée et bien moins connue. Limitée au nord par des annexes de l'empire de Gondar, au sud par les états de l'Afrique centrale, entourée sur presque tous les points d'une ceinture de tribus indépendantes, Gallas, Saumalis ou Adels, cette portion de l'Abyssinie est le siège d'un royaume important, celui de Choa, dont le souverain balance en autorité les rois ou les chefs qui règnent dans la zone supérieure du Beghemder, du Samen et du Tigré. Ni Bruce, ni ceux qui le suivirent, ne se sont avancés jusque-là. L'un des titres de MM. Combes et Tamisier est d'avoir osé y pénétrer sur les traces des Portugais; mais, soit pour l'aller, soit pour le retour, ils ont suivi la route de Massouah et des plateaux intermédiaires, et ils n'ont pas cru devoir s'aventurer au travers du pays des Adels pour aboutir à l'un des trois ports arabes situés au sud du Bab-el-Mandel, Barbara, Zeïla et Toujourra. Cette prudence s'explique. L'opinion locale s'accordait à représenter cette voie comme impraticable, infestée de meurtriers,

pleine de périls. Les tribus qui occupent cette zone sont de race danakile ou adel, nom que les Portugais ont composé des deux mots *ad-ali*. Il restait donc à s'assurer si cet itinéraire était aussi sombre, ces peuples aussi farouches qu'on le disait. Ce problème géographique séduisit le courage de M. Rochet d'Héricourt, qui résolut d'entrer dans le Choa par ce chemin, presque au même moment où le jeune Dufey le prenait pour en sortir. Dufey est mort en Arabie, à son retour, en ne laissant que des notes tracées à la hâte; M. Rochet d'Héricourt a écrit un journal que nous avons sous les yeux, et qu'il compte livrer à la publicité. C'est à ce document, inédit encore, que nous empruntons les détails qui vont suivre.

Arrivé à Suez, le 25 février 1839, M. Rochet n'y séjourna que le temps nécessaire pour trouver une caïque arabe qui le conduisit à Moka. Cette navigation sur des barques non pontées n'est pas sans périls, mais elle permet de mieux saisir, de mieux reconnaître les paysages de la côte. Le passage des paquebots anglais est d'ailleurs fixé à des prix si excessifs, que beaucoup de voyageurs préfèrent les caboteurs indigènes, dont les conditions sont plus discrètes. Il en coûta à M. Rochet vingt-neuf talaris (le talari vaut 5 francs), pour aller de Suez à Moka. Les

diverses échelles du littoral arabique se succédèrent bientôt sous ses yeux. Il vit El-Torra, hameau composé de vingt maisons en ruines qu'habite une population mêlée, mais dont le port doit jouer un rôle dans le mouvement de l'Inde vers l'Europe; il toucha à Yambo, station des pèlerins qui se rendent à Médine, et arriva le 13 avril à Djedda, la ville la plus importante du golfe Arabique. L'activité de ce marché ne semble pas suivre une progression ascendante, et les revenus de la douane, qui, en 1831, s'étaient élevés à 450,000 talaris environ (2,100,000 francs), n'ont pas dépassé, en 1838, 260,000 talaris (1,300,000 francs). A Djedda, M. Rochet changea de bâtiment, et après avoir mouillé à Hodeïda, entrepôt qui acquiert de l'importance, il aborda au port de Moka, où il devait séjourner pendant un mois. Toute cette ligne du littoral arabique est trop connue, elle a été trop souvent décrite pour nous arrêter longtemps : il faut se hâter d'arriver à la partie du voyage où M. Rochet marche sur son propre terrain.

Cependant il n'est pas sans intérêt de constater ici à l'aide de quels procédés les Anglais cherchent à fonder dans ces mers leur prépondérance commerciale et politique. Comme une intervention directe de leur part effraierait les chefs turcs ou arabes qui se partagent le gouvernement du pays,

ils ont soin d'y envoyer, comme représentants et précurseurs, des banians hindous, race d'hommes doués au plus haut degré de l'esprit de commerce, et qui, membres d'une sorte de corporation marchande, disposent de vastes ressources et d'un immense crédit. Au moyen de tels agents, l'Angleterre s'empare des affaires de la contrée et les soumet à son influence. Ces banians, en leur qualité d'armateurs, salarient et gouvernent la population maritime, à l'aide des raïs ou capitaines qui leur sont dévoués. En même temps, des briks de guerre promènent le pavillon anglais sur toutes ces eaux, et, quand il le faut, en imposent le respect par l'emploi de la force. C'est ainsi que nos rivaux savent, de longue main, ménager leur avènement et préparer leur domination.

Durant son séjour à Moka, M. Rochet avait pris des renseignements sur les moyens de poursuivre son voyage. Parmi les routes qui conduisent au royaume de Choa, on lui cita celle du pays des Adels comme la plus courte, mais aussi comme la moins sûre. Des caravanes arabes la parcouraient de temps à autre; mais on ne citait point encore d'Européen qui eût pris cette voie. Loin de détourner notre voyageur, cette considération l'affermit dans son dessein. Il loua une barque qui allait mettre à la voile pour Toujourra,

l'un des ports qui servent d'entrepôt à l'Abyssinie méridionale, franchit le célèbre détroit de Bab-el-Mandel, et, le 4 juin, après trois jours de traversée, débarqua sur la plage africaine. L'aspect du paysage n'avait rien d'encourageant : jamais grève plus morne ne s'offrit au regard. Quelques huttes sur un sol blanchâtre au premier plan, et dans le lointain des monts volcaniques disposés de l'est à l'ouest en gradins dépouillés, voilà Toujourra. Du reste, peu ou point de végétation; quelques arbustes étiolés se montraient seuls de loin en loin comme pour faire ressortir cette aridité désolante.

Toujourra obéit à un sultan qui gouverne en maître les trois cents huttes de ce village. M. Rochet fut conduit en sa présence, et eut à s'expliquer sur ses projets. Quand le sultan les connut, il éleva objections sur objections, et déclara qu'avant le retour des pluies, le chemin du pays des Adels n'était pas praticable. En effet, les sources du désert se trouvant taries, il y aurait eu de l'imprudence à s'y aventurer. Notre voyageur s'installa donc tant bien que mal dans une cabane à peine close et sous une atmosphère de 40 à 48 degrés de chaleur. Toujourra est peuplé de musulmans livrés au commerce et à la navigation des côtes : les caravanes de l'Abyssinie méridionale y viennent échanger les denrées afri-

caines contre les produits de l'Arabie. Le principal trafic est celui des esclaves. La rade est vaste sans être sûre : cependant le fond est de bonne tenue. Aucune culture n'anime les environs, ce qui oblige les habitants à tirer les denrées de première nécessité, soit de l'intérieur de l'Afrique, soit de l'Yémen.

Les naturels de Toujourra se rapprochent moins, par leurs habitudes, de la turbulence passionnée des Arabes que de l'esprit calculateur du banian hindou. Une sobriété extrême, une économie sordide les caractérisent. Ils ont proscrit le plaisir de la pipe comme trop coûteux, mais ils se permettent, de loin en loin, la prise de tabac. Leur générosité va parfois jusqu'à offrir quelques grains de la pincée qu'ils retiennent fortement entre les doigts, jamais jusqu'à mettre à la discrétion du prochain la bourse qui leur sert de tabatière. Leur costume, des plus simples, consiste en deux pièces d'étoffe, l'une pour se draper, l'autre pour se couvrir : ils ne se coiffent pas du turban et laissent croître leur chevelure naturellement frisée. Les femmes, qui jouissent d'une liberté inconnue dans presque tous les pays musulmans, portent de vastes blouses et nattent leurs cheveux avec un certain soin; elles vont le visage découvert. L'intérieur des habitations offre peu de meubles : quelques vases pour

recevoir le lait, des plians en osier ou en courroies de cuir que l'on nomme *serir*, parfois aussi des nattes de diverses couleurs, ouvrage des femmes, enfin le bouclier et la lance, armes obligées des naturels, voilà le luxe ordinaire de leurs chaumières. Le sultan lui-même n'est guère plus favorisé sous ce rapport que ses administrés, et la cabane qu'il loua à notre voyageur ne se distinguait point par l'élégance de son mobilier. Il est vrai qu'après avoir élevé ses prétentions jusqu'à trois cents talaris, il finit par réduire à huit le prix de son hospitalité. Sous un chef qui possède à ce point l'instinct du commerce, il est impossible que les sujets ne soient pas d'habiles brocanteurs.

Quelques formes tutélaires limitent le pouvoir de ce sultan ; quand il s'agit d'un cas grave, le village entier délibère, et la majorité fait loi. Toujourra s'attribue en outre une part de suzeraineté sur le royaume des Adels; mais ce n'est là qu'une autorité nominale. Les Adels ou Danakiles forment une collection de tribus indépendantes les unes des autres, et qui n'ont de commun que le nom. Chacune d'elles obéit à son *ras*, comme les Bédouins obéissent à leurs *cheiks*. Diverses analogies rapprochent ces nomades africains des nomades asiatiques. La loi du sang ou du talion se retrouve chez eux avec son caractère

implacable. Ils ont aussi horreur de la vie sédentaire et promènent leurs tentes sur les divers points de ce désert, toujours à la recherche des eaux ou des pâturages. Du reste, ils sont plus avides que sanguinaires, plus fourbes que cruels.

Les environs de Toujourra semblent porter l'empreinte d'un grand bouleversement volcanique, surtout vers une gorge qui conduit à la montagne de Debenet. La plus grande partie des arbrisseaux qui parent cette gorge aride sont des gommifères très chétifs, dont le sommet se termine en éventail. On y rencontre aussi l'arbre empoisonneur, qui a reçu des indigènes le nom de *Soummi*. Sa grosseur est celle de nos chênes d'Europe; son écorce est raboteuse et rougeâtre, ses feuilles elliptiques ressemblent à celles du citronnier. Un animal qui broute ce feuillage, ce qui arrive quelquefois, meurt dix minutes après, dans d'horribles convulsions. Cet arbre fournit aux Bédouins le poison de leurs flèches. Ils en pilent les racines, les font bouillir avec de l'eau, puis ils en tirent une sorte d'extrait. Quand la substance vénéneuse est bien préparée, elle doit décomposer le sang à vue d'œil et en changer la couleur. Les Bédouins trempent leurs flèches dans cette matière, et une seule immersion suffit pour les rendre mortelles.

Dans les premiers jours d'août, quelques orages

ayant rempli les réservoirs du désert, M. Rochet put enfin quitter Toujourra et s'acheminer vers l'Abyssinie méridionale. Deux guides l'accompagnaient; l'un était un Bédouin danakile, l'autre un musulman du littoral. A une grande distance du rivage, le paysage garde encore toute sa sévérité : une suite de sommets nus fatigue l'œil par leur monotonie et semble enchaîner le voyageur aux mêmes sites. De Toujourra au royaume de Choa, la direction générale est sud-sud-ouest. La petite caravane franchit ainsi Ambabo, Doulloule, Gabtima et Daffaré, sans que la végétation et la configuration de la contrée eussent subi de grands changements. La pluie commençait à tomber par torrents, et plus d'une fois elle força notre voyageur à suspendre sa marche. Étendant alors deux peaux de bœuf, l'une comme matelas, l'autre comme couverture, il attendait que le ciel eût fermé ses écluses et retrouvé son azur. Plus il avançait dans la direction d'un grand lac salé que fréquentent les caravanes danakiles, plus la lave prenait le dessus dans la formation des terrains. Après une halte sur les bords de ce lac, où |quelques Bédouins grossirent sa caravanes, M. Rochet poursuivit son voyage et arriva à l'embranchement des chemins de Choa et d'Aoussa. Aoussa, qui ne se trouvait alors qu'à treize lieues de distance est la ville principale du pays des

Adels ou Danakiles. Au dire des naturels, elle se compose de quinze cents chaumières et compte six mille âmes de population. Les habitants, adonnés au commerce et à l'agriculture, trouvent un moyen d'irrigation naturelle dans les débordements périodiques d'un grand lac qui, à l'instar du Nil, féconde et engraisse les terres. On ajoute qu'à l'extrémité du lac se trouve une écluse pour retenir les eaux jusqu'à ce que le sol soit convenablement imbibé. L'excédant va se déverser dans un étang situé à trois lieues plus bas. Grâce à ce système, les champs environnants se couvrent de magnifiques récoltes, et Aoussa peut fournir du dourah presque à toute la contrée.

M. Rochet laissa à sa droite le chemin d'Aoussa et vint coucher à Nehellé, sur la route de Choa. Nehellé a une source d'eau chaude qui marque 55° au thermomètre de Réaumur. Plus loin, à Segadarra, existe une mine de cuivre carbonaté dans une couche d'argile ferrugineuse. A Abi-Joussouf, le voyageur reçut la visite du chef de la tribu Debenet, qui lui fit présent de quelques provisions et reçut en échange des pièces d'étoffes, des rasoirs, un couteau et un miroir. Cet homme fut si enchanté de ces dons, qu'il voulut lui-même servir d'escorte à l'Européen. Rien de curieux jusqu'à Haoullé, où se trouvent, au pied d'une montagne composée de granit, de trachite et

de basalte, quatorze sources d'eau thermale dont quatre bouillonnent au point que les Bédouins y font cuire leurs aliments au bain-marie. Ces naturels attribuent à ces eaux sulfureuses de grandes vertus médicinales, ils les croient souveraines pour toutes les maladies. La plus grande source a cent soixante-sept pieds de circonférence sur trois à quatre de profondeur.

Dans ces solitudes, les journées se suivent et se ressemblent. Les seuls êtres vivants qu'on y rencontre sont des hyènes tachetées qui rôdent sans relâche autour des caravanes. La nuit, elles viennent enlever les provisions, sous la tête même des Bédouins endormis. A Hasen-Mera, le chef de l'endroit conseilla au voyageur de prendre une escorte, afin d'éviter une embuscade de Gallas-Itou qui l'attendaient à quelques lieues de là avec des intentions hostiles. M. Rochet ne se refusait pas à accepter ce secours, mais il voulait que les marchands de sel qui faisaient partie de la caravane contribuassent à la dépense dans la proportion de l'intérêt qu'ils avaient à la sécurité commune. Les débats de cette grave affaire durèrent deux jours, au bout desquels il fut décidé que l'on accepterait l'escorte et que les frais en seraient prélevés à raison de tant par tête de chameau. Le séjour à Hasen-Méra fut d'ailleurs marqué par une suite de fêtes. Le campement se

composait de trois à quatre cents individus, et chaque soir, au coucher du soleil, la danse commençait. Les Bédouins s'étant formés en cercle, l'un d'eux entonnait une chanson que les autres répétaient en chœur. Alors, se serrant l'un contre l'autre, ils trépignaient des pieds et battaient des mains; puis ils allaient recueillir les témoignages d'approbation des femmes et des jeunes filles qui assistaient à ce spectacle.

Au-delà de ce point, la caravane de M. Rochet présentait une masse imposante. Elle s'accrut encore à Bourdouda de vingt-une personnes, ce qui la portait à cent individus environ. Ce nombre était suffisant pour conjurer toutes les attaques. La physionomie du pays avait changé. Ce n'était plus la région aride et volcanique des environs de Toujourra, mais des plaines couvertes d'une riche verdure naturelle. Ces terres, que les Bédouins négligent, se prêteraient aux plus magnifiques cultures. Aujourd'hui elles sont le domaine des éléphans, des zèbres et des chamois. Rien ne saurait donner une idée du gibier qu'elles recèlent. On y voit des gazelles, des lièvres, des autruches, des troupeaux de pintades, des francolins, pigeons verts d'Abyssinie, plusieurs rolliers africains à longue queue, des veuves du Cap, des cardinaux de plusieurs variétés, des pernoptères et autres oiseaux ma-

gnifiques. Quand on les traverse, on croirait, au milieu de ce luxe de créatures vivantes, assister au premier réveil de la création; l'homme seul y manque.

Sur le territoire des Moléitos, l'une des plus farouches tribus de la contrée, on retrouve les couches de basalte, et la nature change encore d'aspect. Cependant tous les arbustes n'ont pas disparu, et çà et là on remarque, tantôt une agave filamenteuse, tantôt un aloès, tantôt un de ces grevias dont les fruits jaunes et rouges, de la grosseur d'un poïs, contiennent un miel végétal excellent. Ce fut aussi sur ce plateau que notre voyageur tua une antilope comparable, pour les dimensions, à un beau cerf d'Europe. A la halte du soir, ce magnifique gibier fut dépecé et rôti sur un gril improvisé. Les bifteeks d'antilope, préparés de cette façon, sont, au dire de M. Rochet, un met exquis. Il faut l'en croire, sauf toutes les réserves qui accompagnent désormais les bifteeks inconnus. Cette chère homérique semble d'ailleurs avoir été l'occasion d'une aventure nocturne. Les reliefs du repas attirèrent ce soir là, en plus grand nombre que de coutume, les hyènes ou les loups-tigres, pour adopter la dénomination du voyageur. La lune éclairait ce spectacle, et c'était le cas de faire payer à ces animaux les insomnies qu'ils avaient occasionnées

depuis le commencement du voyage. M. Rochet ajusta le premier qui s'offrit à lui et le tua : il voulut aller le ramasser, mais déjà trois compagnons du mort se disputaient cette proie. Le voyageur fit feu de nouveau et ne fut pas moins heureux ; une seconde hyène tomba et alla mourir dans les broussailles, où elle fut sans doute aussi dévorée par le reste de la bande. Notre adroit chasseur désirait couronner cette lutte par un troisième succès. Il tenait en arrêt une hyène énorme que cachait un buisson touffu, lorsque l'animal, trompant sa vigilance, s'élance pour le surprendre par derrière. Le cri d'un Bédouin avertit heureusement M. Rochet ; il se retourne, tire et frappe, à trois pas de distance, la hyène, qui tomba raide morte : c'était une nuit féconde en trophées.

La caravane arriva enfin sur les bords de l'Hawache, cours d'eau important qui peut passer pour la limite naturelle des états de Choa. A l'époque des grandes pluies, l'Hawache déborde et couvre le pays ; mais dans son étiage, il ne conserve pas au-delà d'un mètre de profondeur. Rien n'est plus beau que la vallée où coule cette rivière, et la magnificence du site frappe surtout comme contraste, quand on vient de traverser le triste désert du pays des Adels. L'aspect d'une végétation vigoureuse donne un avant-

goût des cultures du territoire de Choa. Pour la première fois on entendit rugir le lion, et M. Rochet ne déguise pas l'impression profonde que fit sur lui ce rugissement. Les animaux de la caravane semblaient, à cette voix, agités d'un tremblement convulsif. Dans ces plaines où le gibier abonde, le lion se défend contre l'homme, mais ne l'attaque pas. Il se promène devant les caravanes d'un air majestueux et d'un pas tranquille; puis, quand il a fièrement passé sa revue, il disparaît. L'Abyssin est habitué à ces allures impériales; il s'en accommode, et moyennant ce pacte tacite, lions et naturels vivent fort bien ensemble.

L'Hawache n'ayant ni ponts ni barques, ce n'était pas une petite besogne que de le faire franchir à une nombreuse caravane. On improvisa de petits radeaux avec du bois sec que l'on parvint à maintenir au-dessus de l'eau au moyen d'outres gonflées. Des nageurs poussèrent les radeaux d'une rive à l'autre, et, de cette façon, les bagages comme les marchandises traversèrent la rivière sans avarie. Restaient encore les femmes. On leur plaça des outres sous les aisselles; puis, à l'aide d'une corde passée autour des reins, on leur donna la remorque exactement comme à des navires. Ce devait être un curieux spectacle, que celui de ces amphitrites, dont le

buste nu s'élevait au-dessus de l'onde, et que des nageurs, faisant l'office de tritons, entraînaient sous des voûtes de verdure. M. Rochet assure qu'à lui seul il a ainsi promené sur les flots dix Abyssiniennes. Il ne pouvait faire un plus galant début et une entrée plus chevaleresque dans le Choa. Le lendemain, la caravane se reposait de ses fatigues à Tiannou, village dépendant de ce royaume. C'était le 29 septembre 1839, cinquante-sept jours après le départ de Toujourra.

Notre voyageur venait de parcourir les cent lieues de désert qui forment ce que l'on nomme le royaume d'Adel. Huit tribus, comprenant une population de soixante-dix mille âmes, occupent ce territoire. Les Bédouins de la tribu Ad-Ali, qui campent aux environs de Toujourra, sont noirs et de taille moyenne : ils ont les cheveux crépus et le front découvert comme la plupart des Danakiles; ce sont des musulmans fort relâchés. La tribu Debenet se rapproche davantage de la zone centrale; la loi du sang est strictement observée chez elle. La tribu Achemali vient ensuite, et se distingue par des mœurs plus douces; celle de Buéma a des habitudes farouches et se rattache aux Ad-Ali par le type; les Hasen-Meras composent la plus belle race de cette contrée, et pourront un jour la dominer; les Ras-Bidar

sont un mélange de noirs, de cuivrés et de basanés; les Takaïdes, qui bordent les rives de l'Hawache, passent pour fort enclins au vol et à l'assassinat; enfin, les Saumalis, qui occupent les montagnes situées au nord du désert d'Adel, ont sur les autres tribus tous les avantages que donne une organisation supérieure unie à un courage éprouvé. Les Danakiles sont des peuples pasteurs; ils n'ont aucune industrie, et leur commerce se borne à la fonction de conducteur de caravanes. Les femmes sont fort belles dans ces tribus; elles n'ont, dans leurs traits, aucune trace du caractère nègre. L'ovale du visage est régulier, les lignes sont assez pures; les yeux ont de l'éclat; les dents sont d'une blancheur éclatante. Une peau de bœuf assouplie leur sert de vêtement, et laisse presque toujours le buste à découvert. Tous les habitants du pays d'Adel parlent le même dialecte, dialecte particulier qui n'est ni l'arabe, ni l'amharic, ni le galla. On retrouve chez eux le mot de *kabile* formé de *gobayl* (tribu), mot usité dans l'Atlas comme dans l'Arabie, et qui pourrait rattacher ces nomades épars, quelles que soient les distances qui les séparent, à une origine commune.

M. Rochet touche enfin au but; il entre dans le royaume de Choa; ses efforts n'ont pas été vains. A la richesse, à la symétrie des cultures,

il reconnaît sur-le-champ un pays civilisé. La main de l'homme y est non-seulement patiente, mais intelligente, et l'art a beaucoup ajouté à la plus admirable nature. Tiannou élève ses toits coniques du sein d'un massif verdoyant, la plaine étale au loin ses richesses, et des montagnes chargées de forêts occupent toutes les lignes de l'horizon. A quelque distance du village, le voyageur vit venir à lui un chef abyssin : c'était le lieutenant du gouverneur qui le conduisit, avec les plus grands égards, dans une habitation où il devait attendre les ordres du roi de Choa. Dès ce jour, la table de l'Européen fut largement défrayée; on tua un bœuf en son honneur, on lui servit de l'hydromel, du très bon pain et du miel excellent. Son habitation, comme toutes celles de l'Abyssinie, était construite en palissades de bois parfaitement jointes et crépies à l'intérieur à l'aide d'un mélange de terre et de sable blanchâtre. Ces demeures sont cylindriques : le chaume qui les surmonte se termine en cône. Basses, quoique assez spacieuses, elles n'ont point de fenêtres et reçoivent le jour par une large porte d'entrée. Au-delà du seuil règne une galerie circulaire qui fait le tour de la maison; le corps de logis se divise en compartiments qui débouchent sur ce corridor. Au centre se trouve une espèce de rotonde qui sert à la fois de salle

de réception, de salle à manger et de cuisine. L'ameublement est de la plus grande simplicité : le *sérir*, pliant en cuir qui sert à la fois de lit et de siége, en est le principal élément. Des armures suspendues aux murailles, des vases en terre cuite d'une forme très élégante, des paniers en osier finement tressé, complètent ce mobilier. Un petit jardin clos de haies accompagne ordinairement les habitations; des bananiers, des mimosas les ombragent, et cette verdure les pare mieux que ne pourrait le faire la main des hommes.

Les ordres du roi étaient arrivés. Sahlé-Salassi, souverain de Choa, attendait le voyageur européen; le gouverneur du district devait lui servir d'introducteur et de guide. On partit le lendemain, et l'on parcourut le pays le plus accidenté, le plus pittoresque du monde, des Alpes sous le tropique. Tantôt les mules se frayaient un chemin au milieu des montagnes de basalte ou de ravins qu'animaient des eaux vives, tantôt elles traversaient des champs de thèfle (petite graine dont on fait un pain mucilagineux), des carrés de dourah, d'orge, de lin, de fèves, de coton, ou de cannes à sucre gigantesques. Sur bien des points, la plaine ressemblait à une immense corbeille de fleurs. Les jasmins, les roses emplissaient l'air de parfums; des plantes grasses, prodiguées le long des sentiers, récréaient l'œil par leurs beaux fruits rouges

et jaunes. Sur les hauteurs, des bouquets de coussotiers offraient, à cette époque de l'année, un spectacle merveilleux. Haut et vaste comme un chêne, cet arbre produit de longues grappes de fleurs, grappes coniques, de toutes nuances, vertes, pourprées, fauves, se mêlant et foisonnant sur les mêmes branches.

Vers la fin du deuxième jour, M. Rochet arriva à Angolala, résidence du roi. L'habitation du souverain ne se distingue de celles de ses sujets que par ses dimensions. De vastes cours, fermées par de hautes palissades, lui servent d'avenue. Cet espace était alors occupé par les officiers, les gouverneurs, les soldats et l'essaim des curieux. Le voyageur traversa cette foule, et fut introduit dans une salle circulaire, où se pressaient deux cents individus armés d'énormes flambeaux qui inondaient l'enceinte de torrents de lumière. Le roi, à l'approche de M. Rochet, se leva, lui prit les deux mains, les serra affectueusement, et lui demanda des nouvelles de sa santé. Sahlé-Salassi, souverain de Choa, est dans la maturité de l'âge : son port a de la majesté ; sa figure est d'une régularité parfaite; sa chevelure noire, frisée avec soin, est relevée et fixée sur le sommet de sa tête. Il est fâcheux seulement qu'une ophthalmie incurable l'ait privé de l'œil gauche. Un air de bienveil-

lance et de gravité respire dans les traits de ce prince. Son costume, drapé à la romaine, ajoutait encore à cet ensemble plein de dignité. Une pièce d'étoffe de coton, d'une blancheur éclatante, et bordée de bandes rouges, l'enveloppait de ses plis et flottait avec grace. Quand M. Rochet se fut assis auprès de lui, Sahlé-Salassi lui adressa plusieurs questions, lui parla de la France et de son roi, de nos lois, de notre système de gouvernement, de notre état militaire, de nos arts mécaniques. Ce dernier point semblait surtout l'intéresser. Après une heure d'entretien, il congédia son hôte, et le fit ramener dans la maison qu'il lui avait destinée. Là, un excellent souper et un bon lit formé de peaux d'hippopotame achevèrent de remettre le voyageur et de réparer les fatigues du désert.

Désormais M. Rochet était le commensal, l'ami de Sahlé-Salassi. Le lendemain, le roi le reçut sur son trône, qui se compose de peaux de bœuf superposées, et d'une espèce d'appendice qui sert à la fois de dôme et de dossier. Une étoffe de satin rouge à bandes jaunes recouvre le siège, une autre de soie bleue brochée d'or garnit le baldaquin. La conversation fut reprise au point où on l'avait laissée la veille. Le roi parla à son hôte de l'infortuné Dufey, qui avait quitté le Choa quelques mois auparavant, et qui se mou-

rait alors sur les côtes d'Arabie. Il revint ensuite sur les procédés industriels de l'Europe, sur la manière dont on fabriquait les canons, les fusils, les sabres. Ses questions étaient toujours posées de la manière la plus judicieuse, et il paraissait entrer parfaitement dans l'esprit des explications qui lui étaient fournies. M. Rochet se donna même le souci de l'initier au jeu de notre mécanisme constitutionnel, en lui détaillant le rôle des deux chambres et l'équilibre des trois pouvoirs. C'étaient là de très graves problèmes pour un Abyssin : il paraît que le roi de Choa y prit quelque intérêt. Cependant il apprécia mieux encore divers présents que notre voyageur s'était empressé de lui offrir : un moulin à poudre, trois fusils doubles, six pistolets, deux sabres, des instruments de chimie et de mathématiques. En retour de ces objets, le soir même le roi envoya à son hôte trois chevaux et une mule sellés et bridés. Sahlé-Salassi ne s'était pas montré moins généreux envers le jeune Dufey. Au moment des adieux, il l'avait conduit dans la casauba où il dépose ses trésors, et lui avait dit : « Que veux-tu pour ton voyage? demande. » Dufey hésitait; enfin il parla de cent talaris, qui lui furent comptés sur-le-champ. Le roi ne se contenta pas de cela; il y ajouta un anneau d'or d'une valeur au moins double, et il reprit : « Tu vas traverser

un pays de voleurs. Attache cet anneau à ta jambe, et entoure-le de bandes imprégnées de miel; on croira que tu as une plaie; personne n'y touchera. » Voilà comme on allie en Abyssinie la générosité à la prudence, et un riche présent à un bon conseil.

La magnificence de Sahlé-Salassi ne s'exerce pas seulement vis-à-vis des étrangers; elle défraie encore les officiers de sa maison dans des festins qui rappellent ceux d'Homère. Notre voyageur assista à plusieurs de ces galas de cour dans lesquels la poudre de piment rouge jouait un rôle essentiel. Le repas était servi sur de grandes tables en osier, élevées de deux pieds au-dessus du sol. Sur ces tables figuraient sept ou huit vases énormes, remplis de viandes diversement apprêtées; puis, entre les plats, des piles gigantesques de galettes, faites les unes avec de la farine de blé, les autres avec celle de thèfle. Parmi ces vases, les uns contenaient de petits morceaux de bœuf découpés et saupoudrés de piment; d'autres, des gigots de mouton qui, détachés par petites bandes retenues à l'os, ressemblaient à un martinet à plusieurs branches. Ailleurs des quartiers de veau nageaient dans une sauce pimentée ou dans de la graisse fondue. Quelquefois même on remplaçait ces viandes à demi-cuites par de la viande crue ou *brondo*, que les Abyssins mangent

avec délices en la trempant dans du piment. Pour boisson, on servait de l'hydromel et une autre liqueur fermentée assez semblable à la bière.

Dans ces repas, les convives s'accroupissent autour de la table, sur le sol tapissé d'herbe fraîche, les jambes croisées à la manière des Turcs. Le banquet dure près de quatre heures et comprend trois séries de convives qui s'en approchent à tour de rôle. La première série se compose des principaux officiers et gouverneurs de province, la seconde des officiers subalternes et gouverneurs de village, la troisième des soldats, ouvriers, laboureurs, hommes de peine. Ainsi Sahlé-Salassi donne à dîner à tout son peuple. Quant à lui, assis sur son trône, il préside au repas sans y prendre part. A ses côtés, des musiciens entretiennent un tapage infernal en jouant, les uns de la trompette, les autres de la flûte; des chanteurs et chanteuses ajoutent au bruit en y mêlant leurs voix, tandis que le bouffon du prince égaie l'auditoire par ses saillies.

M. Rochet habitait Angolala depuis trois semaines, lorsque le roi lui offrit de l'accompagner dans une expédition fiscale vers le pays des Gallas de l'ouest. L'armée abyssinienne se trouva bientôt en campagne. Vingt mille cavaliers armés de lances et cinq cents soldats avec des fusils à pierre la composaient. Le roi, monté sur une magni-

fique mule, couverte d'un caparaçon d'or, marchait à leur tête. Il portait de larges braies de soie verte, avec une ceinture de satin rouge à laquelle était suspendu un sabre recourbé dont le fourreau était garni en argent. Drapé dans une pièce d'étoffe que recouvrait une peau de lionne, il avait l'aspect le plus noble, le plus martial. Douze écuyers portant un bouclier garni d'argent, et six prêtres que distinguait le turban sacerdotal, s'avançaient à ses côtés. La maison du roi, les femmes, les eunuques, la musique, le bouffon, venaient ensuite. C'était la guerre antique. Il n'y avait pas jusqu'aux livres sacrés qu'on ne crût devoir faire figurer dans ces circonstances. Un cheval, entouré d'un peloton de fantassins, ouvrait la marche portant, dans un panier recouvert d'un drap rouge, les livres saints des trois églises d'Ankobar : *Séné Mariam* (Sainte-Marie), *Séné Marquose* (Saint-Marc), *Séné Mikaël* (Saint-Michel). Ainsi défilaient les phalanges d'Aaron sous la sauve-garde de l'Arche d'alliance.

Cette armée abyssinienne, montée sur d'excellents chevaux, offrit un beau coup-d'œil quand les premiers rayons du matin vinrent dorer ses vingt mille lances. Elle se dirigea vers le nord-ouest, traversa une petite rivière, puis entra sur le territoire des Gallas qui s'empressèrent de se soumettre aux approches de cette formidable ca-

valerie. On poussa l'excursion jusqu'au Nil. Sur ce point, le fleuve coulait dans un lit de soixante-dix mètres de large sur trois mètres de profondeur. On visita le couvent de Devra-Libanos; puis, revenant sur ses pas, le roi fit sa rentrée solennelle à Angolala. Ces tribus Gallas, qu'on venait de visiter, sont des idolâtres qui ont emprunté diverses pratiques à l'islamisme et à l'évangile. Ils observent scrupuleusement le dimanche, et invoquent Dieu ce jour-là pour obtenir d'abondantes moissons. Les formes extérieures de leur culte sont bizarres. Ils placent sous leurs bras, hommes et femmes, quelques poignées d'herbes vertes, puis ils prennent un petit bâton que l'homme tient par un bout, la femme par l'autre; après quoi les couples ainsi liés dansent en rond autour d'un arbre sacré en criant : *Aouqué*, c'est-à-dire : « Dieu, veille sur nos troupeaux, sur nos moissons, etc. » Les Gallas passent d'ailleurs pour la plus belle race de l'Afrique. D'une haute taille, cuivrés plutôt que noirs, avec le front large, le nez aquilin, les traits réguliers, les lèvres bien proportionnées, ils sont aussi bons cavaliers que bons agriculteurs, et se rendraient bientôt maîtres de la contrée, s'ils pouvaient s'entendre; mais, isolés et attaqués en détail, il se voient obligés de subir la loi des rois abyssins. Les femmes gallas sont de fort belles créatures, renommées dans

ces plateaux par leurs formes à la fois élégantes et vigoureuses.

La rentrée du roi à Angolala, au retour de sa pacifique campagne, ne s'accomplit pas sans de grandes cérémonies religieuses. Aux portes de la ville, il ceignit son diadème en argent incrusté d'or, et dans cet appareil il fut reçu par le clergé, qui bénit ses armes. Les soldats, à leur tour, défilèrent devant les prêtres et retournèrent dans leurs quartiers. La religion chrétienne, dominante en Abyssinie, y a conservé des formes simples comme celles qui prévalurent dans les premiers âges de l'Église. Elle y est si profondément enracinée, que le nom même d'une grande division du pays, *Amhara*, est synonyme de chrétien. Le rite local est le rite cophte, et se rattache au schisme des monophysites. Les Abyssins croient à la Trinité, mais ils ne reconnaissent en Jésus-Christ qu'une nature, la nature humaine. Leur culte d'adoption est celui de la vierge (*Sené Mariam*), qui, en qualité de mère du Christ, a, disent-ils, plus de droits que son fils à la vénération des fidèles. Ils baptisent les enfants en les lavant de la tête aux pieds dans de l'eau bénite, et leur passent ensuite une chemise blanche : ce baptême est renouvelé chaque année, et le 18 janvier toute la population va se baigner à cette intention dans la rivière. La circoncision se pra-

tique sur les hommes et sur les femmes. Quoique le mariage soit ordinairement béni par les prêtres, il n'est pas rare que les naturels se passent de cette cérémonie. Le samedi et le dimanche sont deux jours fériés consacrés aux exercices religieux. Il y a dans ce rite deux carêmes, l'un de quarante jours qui précède Pâques, l'autre de dix-huit jours pendant l'Avent. L'un et l'autre sont observés avec une fidélité scrupuleuse; tant qu'ils durent, les fidèles ne font qu'un repas par vingt-quatre heures et après le coucher du soleil : la viande, le laitage, les œufs sont interdits; il faut se contenter de légumes à l'huile ou au piment.

Les prêtres sont ordonnés par un évêque cophte que le patriarche du Caire envoie à Gondar, et de qui relève tout le clergé local. Aujourd'hui ce poste est vacant, et l'église n'a plus de supérieur. Cela vient de ce qu'à chaque extinction l'Abyssinie devait, de temps immémorial, payer un tribut au patriarche du Caire, afin d'obtenir de lui l'installation d'un nouveau prélat. Or, au décès du dernier évêque, le patriarche a voulu élever des prétentions exorbitantes, et les Abyssiniens ont refusé de s'y soumettre. Les chrétiens de l'Amhara se résignent à recevoir un chef spirituel, mais ils ne veulent pas être rançonnés à cette occasion. Pour peu que cette lutte dure encore, l'Abyssinie apprendra sans doute à se passer de

la médiation du Caire, et organisera dans son sein une église indépendante. Comme architecture, les édifices consacrés au culte n'ont pas une grande valeur : ceux qui sont dignes de quelque attention ont été bâtis par des ouvriers portugais, à l'époque où les jésuites gouvernèrent les plateaux de l'Amhara. Les autres se composent de constructions circulaires, avec un toit conique surmonté d'une croix, le tout bâti dans le même style que les autres habitations. Une vaste salle au fond recouvert d'une nappe d'étoffe de soie, tel est l'intérieur d'une église. Quelques-unes de ces églises sont crépies de plâtre blanc ou badigeonnées de peintures grossières. On n'y voit de sièges d'aucune espèce; le sol est en terre battue.

Peu de temps après l'expédition vers les bords du Nil, M. Rochet fut invité à se rendre, avec le roi, à Ankobar, qui a été longtemps la capitale du Choa. Cette ville, comme son nom l'indique[1], formait jadis l'extrême limite du royaume du côté de l'est : à la suite d'une extension de territoire, elle est devenue presque centrale. Son site est des plus heureux : bâtie en amphithéâtre sur une montagne boisée, elle présente, avec ses toits

[1] *Anko*, bois ; *bar*, péage. C'est à Ankobar qu'on percevait les droits de péage. Presque toutes les géographies écrivent *Ankober* au lieu d'Ankobar. C'est une erreur à rectifier.

coniques, l'aspect d'une agglomération de ruches encadrées dans un fond de verdure. Les maisons du roi dominent cet ensemble; on découvre de là un pays mollement ondulé, coupé de bouquets d'ifs vigoureux qui ont le port de nos sapins d'Europe. Notre voyageur s'établit dans l'un de ces belvédères contigu au palais même du souverain.

Cependant Sahlé-Salassi songeait à tirer parti de la présence du visiteur européen. Parmi les cadeaux qu'il avait reçus se trouvait un moulin à poudre, et il était impatient de voir fonctionner cette machine. M. Rochet alla au-devant de ses désirs : avec le secours de quelques charpentiers du pays, il fit construire un hangar propre à cette manutention, se procura facilement du nitre, qui abonde sur divers points, et du soufre d'une qualité excellente, puis il se mit à l'œuvre. Au bout de quelques jours, il obtint de la poudre fine, ce qui jeta le roi dans une joie inexprimable. Jusqu'alors les artificiers arabes n'avaient pu, faute de connaître les moyens de purification, fabriquer que de la grosse poudre; le procédé de M. Rochet était donc pour eux une véritable découverte. Une seconde surprise fut la fabrication du sucre en pain. Roi d'une contrée où la canne atteint les plus beaux développements, Sahlé-Salassi se voyait obligé de tirer de Moka sa petite provision de sucre raffiné. Notre voyageur voulut

l'affranchir de cette servitude. Il fit fabriquer par les potiers d'Ankobar vingt formes en terre. On coupa les cannes, on les écorça, on les pila dans des mortiers, et le roi mit lui-même la main à la besogne. La trituration achevée, on plaça le tout dans de fortes toiles de coton que l'on soumit à la presse. Le jus coula, fut filtré dans un capuchon de laine, puis soumis à l'évaporation et à la cuisson, enfin versé dans les formes à cristalliser. Quelques jours après, la matière fut retirée des formes, et, quoique médiocrement blanche, elle n'en avait pas moins la solidité voulue et toutes les qualités essentielles pour un bon emploi. Ces deux expériences frappèrent d'étonnement le roi et ses sujets, et dès ce moment l'industrieux étranger fut placé dans l'opinion à un haut degré d'estime.

Il n'y eut plus dès-lors de fête où il ne fût prié. Un jour, le roi lui dit : « Rochet, nous allons mettre ton adresse à l'épreuve. Viens avec moi chasser aux *gourezas.* » Ces gourezas sont des singes d'une agilité extrême, et qui semblent mettre le chasseur au défi. Or, Sahlé-Salassi se pique d'être un tireur adroit, et, en effet, il fit plus d'une fois ses preuves devant son hôte. La partie, comme on le pense, fut acceptée, et il en résulta une sorte de gageure. Le rendez-vous de chasse était dans une forêt de cèdres et d'oliviers

sauvages située à trois lieues d'Ankobar. On y arriva vers le milieu de la matinée. Les singes abondaient, on les voyait de loin s'élancer d'un arbre à l'autre, grimper, effrayés, vers le sommet des cèdres, avec la conscience du danger qui les menaçait. La chasse fut ouverte, et chacun eut la liberté de la suivre à sa fantaisie; seulement, à un signal donné, il fallait se retrouver au point du départ. Quand ce moment fut venu, les chasseurs se présentèrent avec leur gibier. Le roi était vaincu ; M. Rochet apportait deux singes, et Sahlé-Salassi n'en avait qu'un à lui opposer. Aussi ce dernier s'exécuta-t-il sur-le-champ, en donnant à l'heureux tireur une fort belle mule. Telle est la règle des chasses royales en Abyssinie. Dans cette excursion, M. Rochet reconnut un arbuste saponifère nommé *indote*, qui sert à la fabrication d'un savon en usage dans le pays. C'est un végétal peu élevé, dont les branches commencent à un demi-pied du sol, et s'étendent horizontalement. L'écorce en est d'un vert lisse argentin, les feuilles sont elliptiques; les grappes, allongées, sont pleines de graines attachées au pédoncule commun et assez semblables à la graine de pavot. Quand le fruit est mûr, on le récolte, on le fait sécher, on le pulvérise dans un mortier en bois, pour en tirer une pâte qui écume comme le savon, et blanchit le linge.

Le roi emmena alors M. Rochet avec lui dans une campagne contre les Gallas du sud-ouest, sur la ligne de l'Hawache, où nul Européen n'avait encore pénétré. L'armée se mit en marche le 24 janvier 1840, et eut à essuyer en route un de ces ouragans de sauterelles qui interceptent les rayons du soleil, et rappellent l'une des sept plaies historiques de l'Égypte. Quatre jours après, elle était en face de l'ennemi, et engageait avec lui une affaire d'avant-garde. Des deux parts, les combattants montrèrent de la fermeté et du courage. Les cavaliers de Choa entonnèrent leur chant national, puis, brandissant leurs lances, s'élancèrent au petit galop sur les Gallas. Arrivés à quatre-vingts pas l'un de l'autre, les deux partis se précipitèrent au combat avec un acharnement sans exemple. Une grêle de javelots siffla dans les airs, et de nombreuses victimes jonchèrent le champ de bataille. Mais ce n'était pas tout : aux yeux de ces peuples, une victoire n'est complète que lorsqu'on possède un trophée qui en fasse foi. Les Arabes de l'Atlas coupent les têtes, les Kabyles les oreilles ; les Abyssins tiennent à constater la virilité des vaincus, et ils pratiquent de temps immémorial l'émasculation des ennemis morts. Ces insignes vont ensuite parer la porte de leurs demeures, sans que la pudeur publique en soit blessée. C'est l'usage. Un guerrier qui

n'a pas en sa possession au moins une de ces dépouilles est fort peu considéré dans le pays. Il est astreint à se faire raser les cheveux tous les mois; il n'est qu'un homme incomplet. Celui, au contraire, qui fournit cette preuve de courage personnel, acquiert le droit de porter les cheveux longs, la chevelure tressée ou nattée, tous signes distinctifs d'une certaine position militaire et sociale.

Les Gallas n'avaient pas pu soutenir le choc : à la suite de cette escarmouche, ils se replièrent, laissant sur la place quarante-trois des leurs : il est vrai que l'armée de Choa comptait de son côté trente morts. Enfin, une capitulation fut conclue, et, au lieu de donner la chasse aux hommes, le roi et ses officiers purent poursuivre les buffles sauvages. M. Rochet profita de cette diversion pour se rendre avec une escorte aux sources de l'Hawache, qu'il trouva et reconnut au milieu de marais situés au sud d'Ankobar. Ainsi, il y aurait erreur dans les cartes, qui font dériver ce cours d'eau du lac de Saouë. L'armée devait d'abord porter la guerre vers ce point éloigné, où se trouvent, au dire des naturels, les manuscrits les plus précieux de toute l'Abyssinie; mais la soumission complète des Gallas arrêta les vainqueurs à mi-chemin.

Après ces reconnaissances de détail, il ne reste

plus qu'à examiner, avec M. Rochet, le royaume de Choa dans son ensemble. Les provinces qui composent cet état forment une contrée à peu près circulaire, ayant cent lieues environ de diamètre. Cette surface présente cinq principaux systèmes de montagnes : la première chaîne, celle d'Ankobar, allant du sud au nord, pénètre dans la province des Gallas-Ouello, enclave de Gondar, et s'abaisse progressivement du côté du pays des Adels; la seconde, parallèle à celle-ci et distante de quarante lieues, est la chaîne des Garogorfou; une troisième chaîne, oblique à l'égard de celles qui précèdent, va de l'est-sud-est à l'ouest-sud-ouest; elle paraît renfermer les pics les plus élevés du système; une quatrième chaîne, les monts Moguère, court de l'est à l'ouest sur une étendue de vingt lieues; enfin, une dernière chaîne, celle des Soddo-Gallas, complète cette orographie.

Parmi les cours d'eau du royaume de Choa, on compte le Nil, qui en effleure la frontière; l'Hawache, la plus importante rivière du pays, qui va se perdre dans le lac d'Aoussa; le Robie Ouanze qui s'échappe du pied de l'Indotto, et se jette partie dans l'Hawache, partie dans le Nil; enfin, le Thia-Thia et l'Aaoudé, affluents de l'Hawache. Les lacs de Saouë, Leado, El-Lobellou et Mafoute, sont aussi des réservoirs qui ne

manquent pas d'importance. Le terrain du royaume de Choa est, en général, de formation primitive; mais, vers le pays des Adels, les accidents volcaniques se présentent. A dix-neuf lieues à l'est d'Ankobar, existe un volcan en combustion, appelé Dofané; à huit lieues vers le sud-sud-est, on trouve des sources d'eau bouillante; il s'en rencontre également sur divers autres points, et la route des Adels en est parsemée. On doit en induire que cette portion de l'Afrique a été le siége d'un feu interne qui n'est point encore éteint. La population entière du royaume de Choa peut s'évaluer à quinze cent mille âmes.

Les Abyssins de Choa forment une belle race, d'une taille élevée et d'une constitution vigoureuse. Leur figure bronzée et presque noire se distingue par des traits réguliers, des yeux expressifs, un front bien modelé, une chevelure bien fournie. Leur physionomie, douce en général, ne manque ni de fermeté ni de noblesse. Leur costume se compose, comme on l'a vu, d'un large pantalon, d'une ceinture et d'une *taube*, grande pièce de coton dans laquelle ils se drapent. Les femmes ajoutent à cette beauté du type la grace et la délicatesse des formes : leurs dents, d'un blanc de lait, tranchent avec le corail de leurs lèvres et la couleur de leur peau. Une blouse et des caleçons composent tout leur ajus-

tement; le grand luxe est d'y joindre des bracelets d'étain, un collier de verroterie et des boucles d'oreille composées de petites sphères d'argent. Les musulmanes portent la tunique bleue et les cheveux tressés; les chrétiennes, la chevelure courte et frisée, avec la tunique blanche.

Les manières d'un Abyssin de haut rang sont celles d'un Européen bien élevé; il y a en lui une distinction naturelle qui supplée au travail de l'éducation. Grave, sincère, judicieux, il a conservé quelque chose de cette raison supérieure qui régna si longtemps dans le monde antique. Auprès d'une civilisation matérielle fort arriérée, il s'est ménagé, comme contre-poids, une culture intellectuelle qui étonne. Bloqué par l'islamisme et replié sur lui-même, ce peuple a su garder sa foi intacte, comme les oasis conservent leur verdure au milieu des sables du désert. Quand un Européen arrive sur ces plateaux, après avoir traversé les populations fanatiques et farouches de l'Asie et de l'Afrique musulmanes, il est à la fois surpris et charmé de rencontrer cette tolérance, cette sûreté de relations, cette bienveillance, cette franchise, cette sérénité. Ce peuple constitue dans l'Orient une anomalie vivante, ou plutôt il y représente le vieil Orient, à qui nous devons tant de choses, la religion, l'histoire, la poésie.

Ne flattons personne : ce peuple a ses défauts ; il est intéressé, avide de gain, parfois indolent et de mœurs très relâchées. Cette dernière tendance lui a été reprochée surtout. Il est vrai que, dans l'Abyssinie septentrionale, la vertu d'une femme n'est pas une chose qu'on évalue bien haut, et les peuples du Tigré la croient, dit-on, suffisamment indemnisée par le simple don d'une chemise. Nous pensons que, même pour cette zone, les aventures galantes ont été l'objet de beaucoup d'exagérations; mais, ce qu'il y a de certain dans tous les cas, c'est qu'à Choa les choses ne se passent point ainsi. Sans affecter du rigorisme, on y respecte du moins les convenances; les mariages se contractent régulièrement, et le roi seul a le droit d'avoir des concubines. Quant aux liaisons secrètes, il en existe sans doute à Choa, et comment pourrait-il en être autrement, dans un pays où il n'y a pas de courtisanes [1], et où ce nom même n'a point d'équivalent? Mais ces liaisons sont moins fréquentes qu'on ne le croit, et le mystère dont on cherche à les couvrir indique seul le caractère qu'on y attache.

Le gouvernement de Choa est absolu dans

[1] MM. Combes et Tamisier ont commis une erreur en traduisant *ouichema* par le mot de courtisane. *Ouichema* est un nom amical, que l'on peut donner à toute femme sans que la chose se prenne en mauvaise part.

toute l'acception de ce mot. La seule autorité réelle réside dans le souverain et dans les hommes qu'il se substitue. Il n'y a point de grand seigneur, à proprement parler; l'aristocratie de sang est inconnue. Le roi seul fait et défait les nobles, c'est-à-dire s'entoure de dignitaires dévoués, et congédie ceux dont les services ne lui conviennent plus. Ce régime, qui paraît, au premier coup-d'œil, despotique, est tempéré par des habitudes populaires qui ont de profondes racines dans le pays. Le rôle du roi est celui d'un patriarche, et sa puissance est avant tout paternelle. Le chef de l'état n'est en réalité que le chef d'une grande famille; et l'on a vu que, quand il donne un festin, c'est son peuple entier qu'il traite. Cependant, à côté du roi, existe un pouvoir constitué à l'état de caste, celui du clergé; mais il est l'objet d'une surveillance sévère. Les prêtres sont chargés de l'enseignement, et cette fonction leur assure une grande influence dans la direction des esprits.

Les Abyssins de Choa écrivent avec des roseaux, comme les Arabes. Très ignorants en fait de science, ils cultivent avec ardeur la littérature. Sahlé-Salassi passe pour l'un des meilleurs poëtes de son royaume, et les bons improvisateurs ne sont pas rares à Ankobar et à Angolala. L'organisation militaire est très simple dans le pays

de Choa : on n'y compte qu'un petit nombre de troupes permanentes, formées en grande partie d'esclaves achetés par le roi. Le reste de l'armée se compose de tous les hommes qui peuvent monter à cheval. Sur un ordre du souverain, on en voit accourir vingt, trente, quarante mille; dans un cas urgent, cent mille cavaliers se lèveraient, car la guerre est une véritable passion pour ces peuples belliqueux. Ces escadrons improvisés sont soutenus par la troupe d'élite qui forme la garde du roi, corps d'hommes choisis, disciplinés et d'un courage à toute épreuve. Parmi les chefs abyssins, celui de Choa est incontestablement en première ligne pour la puissance militaire. Le Tigré compte plus de fantassins, mais ils sont encore armés de fusils à mèche, qui se posent sur une fourchette volante comme autrefois les mousquets de rempart. Sahlé-Salassi a moins d'infanterie, mais elle est exercée et se sert de fusils à pierre. Quant à la cavalerie, le royaume de Choa marche sans rival sur ce point, et les Gallas seuls, s'ils se liguaient, pourraient balancer son armée pour le courage et pour le nombre.

La propriété est reconnue dans le Choa, consacrée, entourée de toutes les garanties. Des contributions perçues au nom du roi servent à l'entretien de sa maison, de ses dignitaires, des

officiers de sa garde. Quand ses revenus présentent un excédant, Sahlé-Salassi le distribue aux pauvres. M. Rochet le vit donner un jour sept mille bœufs à ses sujets. Sa fortune particulière est colossale pour le pays; son domaine est immense. Ses produits en denrées et en bétail suffisant et au-delà à ses dépenses, il thésaurise chaque année et recueille trois cent mille talaris en impôts et en droits de passage sur les caravanes. Ces sommes reposent dans un caveau creusé dans la montagne, et situé à trois lieues au nord d'Ankobar. Sahlé-Salassi y conduisit le voyageur français. L'argent y est entassé dans des jarres placées sur deux rangs; à vue d'œil, on pouvait y compter deux cents jarres, contenant chacune de cinq à six mille talaris. Jusqu'ici les souverains faisaient fondre les écus quand la jarre était pleine, de manière à convertir en lingots l'argent monnayé, mais Sahlé-Salassi n'a pas tardé à comprendre que c'était là une perte gratuite, un anéantissement de valeurs, et il conserve maintenant les talaris tels qu'on les verse dans ses coffres.

La richesse véritable du royaume de Choa, c'est son agriculture. Grâce au climat, on y fait chaque année deux moissons de céréales. Tous les six mois, des pluies abondantes viennent féconder les plaines, et le soleil achève ce que l'eau

a commencé. Les arbres sont toujours verts sur ces plateaux; deux fois par an ils portent des fruits et des fleurs. La culture du sol y est d'ailleurs partout dans l'état le plus élémentaire; les terres sont naturellement si fécondes, qu'elles n'ont pas besoin d'engrais. Les Abyssins labourent avec la charrue antique, qui ouvre à peine un léger sillon. Les produits bisannuels sont le blé, l'orge, le thèfle, le dourah, les fèves et le lin. Le coton et le lin que l'on recueille pour le tissage sont de la plus belle qualité. L'indigo croît naturellement à l'état sauvage, et le caféier réussirait à souhait. Les étoffes se tissent par les méthodes les plus simples; le fer se forge à la catalane, et les femmes excellent à tresser des paniers d'osier.

Le commerce de Choa, limité à des échanges intérieurs, n'a pas encore pu prendre un grand essor. Son éloignement de la mer et les difficultés du chemin qui l'en séparent sont les motifs les plus réels de cette langueur. Cependant au sud-ouest du Choa existe un pays musulman, l'Harrar, qui entretient avec la côte, et surtout avec les ports de Barbara et de Zeïla, un mouvement très actif de caravanes. Depuis que ce débouché a été ouvert, les marchands de l'intérieur de l'Afrique ont négligé les marchés du Choa et pris le chemin de l'Harrar. La population industrieuse de

ce petit état s'est ainsi emparée du commerce de l'Afrique; chaque jour elle visite le Cambat, le Djingiro, l'Anaria, et pénètre, à ce que l'on assure, jusqu'à la région équatoriale. De quel intérêt ne serait-il pas de nouer des relations avec un peuple qui fraie des voies si nouvelles au commerce et à la science!

Les maladies les plus fréquentes que l'on rencontre dans l'Abyssinie méridionale sont la lèpre, la syphilis et le ténia. La lèpre est assez commune dans le Choa, à cause de la tolérance du roi qui n'interdit pas l'entrée de ses frontières aux malheureux atteints de cette affection hideuse. La syphilis y est fréquente sans être dangereuse. La variole y exerce aussi quelques ravages; mais l'affection la plus singulière de ces contrées, c'est le *ténia* ou ver solitaire. Tous les Abyssins y sont sujets. On attribue cette endémie à l'usage de la viande crue, du piment et du pain de thèfle, qui est très mucilagineux. Heureusement la nature a placé le remède à côté du mal. Une infusion de la fleur du coussotier suffit pour expulser le ténia : seulement il faut recommencer sur de nouveaux frais au bout de deux mois. Ainsi la vie de l'Abyssin s'écoule tout entière dans une lutte contre le ver solitaire. Les étrangers qui séjournent dans le pays ou qui le traversent ne se dérobent pas à ses atteintes.

Depuis cinq mois, M. Rochet habitait le Choa, et la bienveillance du roi à son égard ne s'était pas un instant démentie. Cependant rien ne le retenait plus d'une manière sérieuse, et il résolut de partir. Le Choa n'était pour lui qu'une première étape vers l'intérieur de l'Afrique, et il voulait retourner en France pour y préparer cette entreprise. Il s'ouvrit donc à Sahlé-Salassi, qui essaya d'abord de le retenir, et qui, le trouvant inébranlable, voulut au moins le charger de divers cadeaux pour le roi des Français. M. Rochet fit ses adieux à tous ses amis de l'Abyssinie, puis il alla voir la reine-mère dans sa résidence de Debrabrame, vieille capitale ruinée comme Tegoulet, et qui n'offre pas plus que cette dernière de traces des édifices dont parle la relation très suspecte du père Alvarez.

Quand les préparatifs du départ furent achevés, Sahlé-Salassi fit remettre au voyageur les présents qu'il destinait à sa majesté Louis-Philippe. C'étaient deux beaux manuscrits in-folio, sur parchemin, ouvrages écrits en gnèse (éthiopique), dont l'un, intitulé *Sankesar*, renferme l'histoire des saints de l'Abyssinie, et l'autre, appelé *Fatâ Negueuste*, c'est-à-dire le jugement des rois, est tombé du ciel, à ce que prétendent les Abyssins, sous le règne de l'empereur Constantin; puis, avec ces deux ouvrages, un très

beau cheval sellé et bridé, un bouclier en cuir d'hippopotame, garni en argent, deux lances royales, un sabre courbe avec un fourreau plaqué d'argent, un bracelet et un cercle en argent, une peau de *mélas* ou panthère noire, doublée de satin rouge, et une peau de lionne sans doublure, toutes deux servant de manteau; enfin une pièce d'étoffe. Ces divers cadeaux étaient accompagnés d'une lettre adressée au roi des Français, et qui fut dictée par Sahlé-Salassi à un officier de sa cour, en présence de M. Rochet. Quand cette missive fut prête, on l'enveloppa d'une couverture de satin rouge, et on la remit au voyageur; en voici la traduction [1] :

Negueuste Sahlé-Salassi, roi de Choa, à Louis-Philippe, roi des Français.

« Je vous envoie ce message après avoir entendu parler de votre grandeur par M. Rochet; mon cœur est déjà porté vers vous et désire votre amitié. Il est d'usage qu'entre personnes éloignées les présents en soient les premiers gages. Je vous envoie donc quelques objets de mon pays. Ces objets sont un bouclier, un sabre, un

[1] Cette traduction a été faite par M. Lefèvre, officier de marine, qui a habité l'Abyssinie; c'est celle qui a été présentée au roi.

anneau d'argent et un bracelet de guerrier, une taube, une peau de panthère noire, une peau de lionne, deux lances, un cheval, deux livres appelés, l'un *Sankesar*, l'autre *Fatâ Negueuste*. Je ne regarde pas ces choses comme des présents dignes de vous, mais comme des objets de curiosité. Ce sont des produits de notre industrie que je vous fais parvenir.

« Je ne puis contracter avec vous l'amitié qui naît du regard et de la parole, mais seulement celle de l'écriture, puisque nous ne pouvons nous voir. Mais nos yeux seront les caractères tracés par la plume, et notre parole, celle de Rochet à qui j'ai confié ma pensée. Renvoyez-le-moi bientôt, et lorsqu'il viendra, dites-lui ce que vous voulez avoir de mon pays et que l'on ne trouve pas dans le vôtre. Je m'empresserai de satisfaire vos désirs et de vous renvoyer à mon tour cette personne.

« Que la bénédiction de Dieu notre père, que celle de Jésus-Christ notre sauveur soient avec nous.

« SAHLÉ-SALASSI,
« Roi de Choa. »

Cette lettre, dont l'authenticité est hors de doute, atteste chez le monarque abyssin un sentiment réel des convenances, un grand fonds de

bon sens, de gravité, de dignité. Ses procédés pour M. Rochet furent jusqu'au bout d'une délicatesse extrême. La veille du départ, il le fit appeler, et, se mettant à sa discrétion, il lui demanda ce qu'il désirait pour son voyage. M. Rochet n'abusa pas de la générosité royale, et se contenta d'accepter deux cents talaris en espèces et une valeur de trois cents talaris en ivoire qu'il réalisa sur le marché de Moka. Notre voyageur quitta les états de Choa le 4 avril 1840.

Son second passage dans le pays stérile et désert des Adels ne fut signalé par aucun incident remarquable. La caravane dont il faisait partie se composait de 750 Bédouins, de 240 esclaves et de 1,250 chameaux chargés de blé, de dourah, de café, de cire, d'ivoire et de peaux de bœuf : elle se déployait sur une ligne immense et présentait un spectacle imposant. Sur le lac d'El-Lobellou on vit des hippopotames que l'on chercha vainement à tuer : la balle glissait sur leur peau comme sur une cuirasse. Ni le bruit, ni le choc des projectiles ne semblaient les troubler; ils continuaient à fendre les flots du lac par escadrons, et reparaissant par intervalles, et lançant en l'air de petites colonnes d'eau qui retombaient en gerbes. Plus loin on rencontra la rivière de l'Hawache, alors dans son étiage, et que l'on franchit facilement.

On se trouvait dans la saison sèche et les réservoirs du désert étaient presque tous taris. Ce fut là une des souffrances les plus cruelles de cette traversée. Heureusement, à peu de journées de l'Hawache, cette grande caravane se sépara : le gros des Bédouins prit la route de l'Harrar, et il ne resta plus autour du voyageur que trente-deux compagnons de route. Si M. Rochet n'avait pas suivi un itinéraire bien arrêté, il aurait profité d'une occasion aussi précieuse pour visiter le pays d'Harrar, curieux à connaître, et dont l'émir semblait favorablement disposé en faveur de l'Européen. La ville d'Harrar, au rapport des Bédouins de la caravane, peut compter quarante mille habitants. Ses maisons, construites avec plus d'art que celles des pays abyssins, sont en pierres, élevées d'un étage, blanchies à la chaux, et couronnées d'une terrasse à l'orientale. Elle est à une distance de cinquante lieues de Barbara et de trente seulement de Zéïla.

Dans les dix derniers jours de route à travers ces âpres solitudes, l'eau manqua absolument, et il fallut creuser le sable jusqu'à dix pieds de profondeur pour se procurer quelques verres d'une boisson bourbeuse. M. Rochet demeura soixante heures sans porter une goutte d'eau à ses lèvres. Enfin, quittant la caravane et forçant sa marche, il parvint à Toujourra, exténué de

fatigue. Quelques jours après, il s'mbarqua pour Zeïla et Barbara, où il comptait trouver une barque qui pût le conduire à Aden. Zeïla est un point important de cette côte : quatre mauvais canons la défendent. Elle a deux ports, l'un, pour les embarcations du pays, placé sous la ville; l'autre, pour les gros navires, situé un peu plus au sud, et où des bâtiments de trois cents tonneaux trouvent un bon mouillage. Cinquante Bédouins, armés de fusils à mèche, composent la garnison de Zeïla. Naguère ce port relevait du gouverneur de Moka, qui y percevait un tribut; mais dans l'état de désorganisation où se trouvent aujourd'hui les pouvoirs de l'Yémen, Zeïla demeure abandonnée à elle-même. C'est un marché intéressant où les caravanes de l'intérieur de l'Afrique versent quelques marchandises. Cependant, sous ce rapport, Zeïla est bien inférieure à Barbara, qui, d'octobre en février, offre le spectacle d'une foire importante, fréquentée par les banians de l'Inde. Dix à douze gros bricks sous pavillon anglais viennent y prendre des cargaisons, et l'on assure que ce commerce donne lieu à des transactions nombreuses, source d'un bénéfice considérable. C'est l'Harrar qui approvisionne le marché de Barbara.

Arrivé à Aden, le 2 mai, M. Rochet ne semble pas y avoir éprouvé les tracasseries auxquelles

un autre Français, M. Lombard, s'est trouvé récemment en butte. Le capitaine Jenkins, commandant en second de la place, se montra bienveillant et affable à son égard. La ville d'Aden est défendue dans une portion de l'enceinte par des rochers volcaniques qui forment un rempart naturel. Le gouverneur, le capitaine Hains, y a ajouté au nord une muraille crénelée. Une citadelle imposante, placée sur un îlot, complète ce système de défense. La population d'Aden est de six cents âmes; la garnison anglaise compte deux mille soldats. Avec une force pareille et une puissante artillerie, cette ville n'a rien à redouter des escarmouches des Arabes. Le plus cruel ennemi de l'occupation anglaise, c'est le climat. Les fièvres des tropiques déciment les cadres des régiments, l'affreuse plaie de l'Yémen ulcère les jambes des soldats. C'est à peine si l'on parvient à se procurer pour boisson une eau malsaine et saumâtre. Hors des murs de la ville, il n'y a de sûreté pour personne : les Arabes massacrent impitoyablement les promeneurs isolés. Conserver Aden est donc pour l'Angleterre une tâche laborieuse; mais ce point importe à sa domination, et l'on peut être assuré qu'elle s'y maintiendra contre tous les obstacles.

Après un court séjour dans cette forteresse, anglaise, notre voyageur regagna la mer Rouge,

et revit Moka et Djedda. Dans ce dernier port, il fut accueilli de la manière la plus bienveillante par M. Fresnel, notre agent consulaire, dont la distinction égale l'érudition. Au dire de M. Rochet, les connaissances de ce consul dans la langue arabe sont telles, que les chérifs des villes saintes viennent parfois le consulter sur les passages du Koran qui présentent un sens obscur et se prêtent à des interprétations douteuses. On comprend quelle influence doit donner à un fonctionnaire une science si éprouvée, unie au caractère le plus honorable. Djedda fut la dernière halte de M. Rochet dans la mer Rouge, il s'embarqua pour Suez, et remit les pieds sur le sol de l'Egypte, après douze mois de courses aventureuses.

Tel est l'itinéraire de M. Rochet. Il mérite, à divers titres, d'être étudié, et fournira sans doute des documents utiles à la géographie. Rien n'était plus incertain, dans les traités et sur les cartes, que la position de ce royaume de Choa, dont l'existence est entièrement distincte de celle de l'Abyssinie septentrionale, et qui a sa force propre, sa physionomie, son caractère. Ce qu'en disent Maltebrun et M. Balbi est à la fois erroné et incomplet. On peut s'en assurer par une simple comparaison avec les renseignements que renferme ce travail. La carte de Salt, qui semble

avoir servi de calque aux cartes plus récentes, est une œuvre de pure fantaisie, quant à la délimitation générale et au gisement des villes. Salt n'était point allé dans le Choa, et il a dû tracer ses lignes géographiques un peu au hasard, en s'aidant des vieux auteurs portugais. Ainsi, le cours de l'Hawache, que M. Rochet a éclairé, se trouve entièrement fautif chez Salt. La latitude du lac d'Aoussa, dans lequel cette rivière va se perdre, doit être reportée à deux degrés environ vers le nord. M. Rochet a pu s'assurer de cette différence et il l'eût mieux précisée, s'il avait eu à sa disposition des instruments astronomiques. Mais ce voyageur n'est pas homme à s'en tenir là. Dans une première excursion, il a indiqué la topographie, à peu près inconnue, du désert des Adels; il veut retourner dans cette contrée encore pleine de mystères. Au sud du Choa s'étend une suite de plateaux dont le père Fernandez semble seul avoir eu connaissance. Ce sont le Cambat, le Djingiro, l'Anaria, improprement nommé Narea, qui, en acceptant comme vraies les indications actuelles des cartes, devrait toucher aux fabuleuses montagnes de la Lune. Vers le sud-ouest du Choa gît un pays beaucoup plus connu, celui d'Harrar, dont il a été question; mais d'où le fanatisme religieux a jusqu'ici éloigné les voyageurs. M. Rochet veut parcourir ces régions igno-

rées, et asseoir enfin cette portion de la carte d'Afrique sur autre chose que sur des hypothèses. Cette fois, il part avec des instruments de précision, que l'Académie des sciences lui a fait remettre à la suite d'un rapport où les résultats géologiques de son voyage sont savamment appréciés. Notre voyageur rêve plus encore; il ose se promettre de traverser l'Afrique dans sa largeur, en allant de l'Abyssinie à la côte de Gabon. C'est une ambition bien grande, bien dangereuse; mais une semblable disposition d'esprit n'en mérite pas moins les sympathies de l'opinion et les encouragements de l'état.

Il est aussi d'une bonne politique d'accréditer, à l'aide de nos voyageurs, l'influence française dans cette contrée. En retour des présents que le roi du Choa a envoyés au roi des Français, M. Rochet portera d'autres présents. Notre gouvernement a songé déjà à une alliance avec les souverains dont les états débouchent sur la mer Rouge. Oubi, gouverneur du Tigré, nous semble dévoué, et un agent consulaire, M. Alexandre Deboutin, occupe la résidence de Massouah. La corvette *la Favorite* est en route pour la station des mers arabiques et de l'Océan Indien; notre commerce lui-même s'éveille, et des armements se préparent pour cette destination; enfin la propagande religieuse se mêle à ces divers efforts, et M. d'Abadie, actuellement sur les lieux, y oppose l'apostolat ca-

tholique à la prédication luthérienne. Pour que l'Abyssinie entière soit influencée dans le même sens, il importe qu'on agisse également sur le royaume de Choa, qui, par l'Harrar et le pays des Adels, aboutit au golfe d'Aden. Réunis dans un intérêt commun, ces divers états pourraient armer deux cent mille cavaliers, et descendre au besoin dans la vallée de l'Égypte pour s'y opposer aux empiètements de la politique anglaise.

Un but commercial des plus importants pourrait en outre se rattacher à cette négociation. On a parlé d'établir des paquebots à vapeur entre l'île Bourbon et l'isthme de Suez. Ce serait un grand effort pour un résultat limité. Il faut accroître l'importance de nos colonies dans les mers des Indes, avant de songer à ce dispendieux service, et il serait puéril d'avoir le luxe d'un commerce dont nous n'avons pas les éléments. Que cette ligne de paquebots se fonde, soit, mais qu'elle se féconde en même temps. Madagascar est à nous : la date, les souvenirs, les sacrifices, les traités politiques, tout y protège nos établissements. Le climat seul nous en a éloignés jusqu'ici; mais en cherchant une zone salubre, et Madagascar en renferme plusieurs, cet obstacle disparaîtrait. Cette île, dont le sol est des plus riches, offrirait à la fois un grand foyer de production, un entrepôt considérable et une suite

d'excellents mouillage qui suppléeraient à l'insuffisance des rades de l'île Bourbon. Barbara et Zeïla, entrepôts des pays d'Harrar et de Choa, pourraient à leur tour ressortir de ce mouvement d'affaires et entrer dans cette combinaison : Massouah, comme port du Tigré et du Samen, compléterait le nombre des échelles intermédiaires. Ainsi, d'une part tous les produits coloniaux, de l'autre les objets précieux que fournit l'intérieur de l'Afrique, défraieraient avantageusement cette ligne qui aboutirait, par l'isthme de Suez, à la Méditerranée et à nos ports français.

Il est temps d'y songer : quand le monde entier s'agite, notre pays ne peut pas demeurer seul immobile. Au milieu des grandes ambitions, des prétentions insatiables qui se produisent, il est impossible de mettre sa gloire à regarder les autres agir. Les puissances de l'Europe rêvent toutes ou un agrandissement de territoire ou un développement de commerce; plusieurs aspirent à ces deux conquêtes. Loin de cacher leurs projets, elles les poursuivent à visage découvert, sans tenir compte des existences qu'elles doivent briser sur leur chemin. L'Angleterre assure partout ses positions; c'est à la France de songer aux siennes. La politique l'exige, les intérêts le commandent. Un cordon de surveillance britannique enlace aujourd'hui l'Égypte et la Syrie; on

bloque ces deux provinces à la fois par la mer Rouge et par la Méditerranée. Si notre gouvernement pouvait rompre, sur quelque point, par des alliances politiques ou commerciales, les mailles de ce réseau, il agirait dans la limite de son droit et dans une juste prévision de l'avenir. Comme représailles de la brusque occupation d'Aden, on pourrait acheter à vil prix, sur la côte abyssinienne, un îlot facile à fortifier, et qui deviendrait le siège d'une station navale. A l'ombre de cette protection, le commerce de nos ports irait tenter avec plus de confiance la fortune de ces marchés lointains, et notre pavillon deviendrait familier à ces parages. Contenir l'Angleterre dans l'Orient, la suivre dans les mers dont elle rêve la suprématie, voilà quel doit être aujourd'hui notre principal effort; et si l'empire de l'islamisme n'est plus qu'une dépouille, prouvons par notre attitude qu'on n'en disposera pas sans compter avec la France.

AVENIR

DE NOTRE MARINE.

I. Rapport sur le matériel de la Marine, par M. le baron Tupinier, membre du conseil d'amirauté, etc.[1]

II. État général de la Marine et des Colonies au 1er janvier 1840.[2]

Voici deux publications officielles qui empruntent un grand intérêt aux débats de prépondérance maritime, si fréquemment soulevés de l'autre côté du détroit. Il est utile de s'en inspirer quand on désire apprécier sainement l'état de nos flottes, leurs éléments, leur importance relative ; et cette étude, faite sans passion, peut contribuer à éloigner des esprits autant les idées de jactance que les impressions de découragement.

Grâce au ciel, les temps ne sont plus aux défis belliqueux. Le désir du repos est aujourd'hui dans les âmes ; le besoin de la paix est dans les

[1] In-8o, Imprimerie royale. — [2] In-4o, *ibid.*

relations. S'il y a quelque agitation à la surface, le fond est tranquille et sûr. D'une part, les nationalités ne se montrent plus ni aussi jalouses, ni aussi turbulentes; de l'autre, le commerce et l'industrie étendent leur réseau sur le globe et rendent les ruptures plus difficiles en les rendant plus douloureuses. L'esprit de conquête semble s'être retiré des mœurs des peuples et des conseils des souverains. On commence à entrevoir que la fortune d'un état ne correspond pas toujours à l'étendue de son territoire, et qu'un développement exagéré s'expie par de cruelles représailles. Peu à peu les dissidences s'effacent, les préjugés capitulent, les barrières s'abaissent. On se fie moins à la force et davantage à la modération. On ne veut ni du rôle d'opprimé; ni de celui d'oppresseur; on place quelque grandeur dans la justice, quelque gloire dans le respect de toutes les situations légitimes; on ne se joue plus légèrement du sang et de la fortune des hommes. Ce sont là de bons instincts, d'heureuses tendances, et il faut croire à leur énergie et à leur durée, puisqu'ils résistent avec succès à tous les embarras du moment.

Quelle guerre pourrait-on faire aujourd'hui ? Une guerre de rivalité nationale? On sait ce qu'elles coûtent et ce qu'elles rapportent. Demandez à l'Angleterre si elle voudrait, au même

prix, recommencer ses victoires de 1814 et 1815. Une guerre d'équilibre européen ? Mais quelle est la prétention, quelle est l'ambition qui ne reculerait pas devant l'embrasement de l'Europe, et quelqu'un est-il vraiment de taille à reprendre l'œuvre avortée de Napoléon? Une guerre de principes, une croisade, soit au nom de la liberté, soit au nom du despotisme? Le temps en est passé. Personne ne songe plus à faire faire aux institutions leur chemin par la violence, et mettre les baïonnettes au service des doctrines. Enfin, une guerre d'intérêts? Dans l'état des rapports commerciaux, c'est l'incident le plus à craindre, celui qui se reproduira le plus fréquemment. Mais, pour un différend où l'honneur n'est point engagé, une transaction est toujours facile. Entre les diverses solutions, il n'en est pas de plus coûteuse qu'un appel aux armes, et avant de poursuivre une réparation partielle, on calculera nécessairement si elle ne doit pas compromettre d'une manière trop sérieuse les intérêts généraux. C'est une affaire de prévoyance et de discussion. Or, est-il une guerre qui puisse résister dès qu'on la discute? Il n'en est qu'une seule, c'est celle de la civilisation contre la barbarie. Celle-là peut se poursuivre et s'avouer.

De cette disposition plus calme et moins in-

quiète des esprits, il ne faudrait pas tirer cette conclusion, que la conscience de leur dignité sommeille chez les peuples. Non, bien loin de là. Une offense réelle les trouverait debout, et l'élan serait d'autant plus vif que la cause en serait plus profonde. Une nation qui aime la paix et qui la veut doit être toujours en mesure de prouver qu'elle ne craint pas la guerre. Il vaudrait mieux, à la rigueur, qu'elle laissât douter de sa modération que de son courage. On ne s'attaque pas imprudemment aux forts, à ceux qui ont fait leurs preuves; on pousse au contraire à bout et l'on accule volontiers ceux qui ont la réputation de mollir. Ainsi, quand la fermeté ne serait pas un devoir et une vertu, elle serait un bon calcul. Des peuples qu'on ne saurait ni intimider ni surprendre dictent des conditions plutôt qu'ils n'en subissent, et se font eux-mêmes leur place, librement, dignement, sans qu'on en marchande les termes. C'est surtout dans ce sens que l'entretien de grandes forces militaires est l'une des plus utiles dépenses que puisse faire un pays. Les armées modernes justifient et réalisent l'axiome antique. En répondant à toutes les éventualités guerrières, elles assurent le repos du monde; elles contiennent toutes les ambitions et toutes les violences. Leur puissance, avant tout préventive, est une garantie pour les

intérêts, qui comptent moins sur ce qu'elles pourraient faire que sur ce qu'elles empêchent et conjurent. Des économistes enclins aux réformes se sont quelquefois demandé ce que produisait une armée. Une armée produit la sécurité, cette source de toutes les autres richesses. Est-ce donc là un rapport qui soit à dédaigner?

Il était utile d'exprimer ces idées avant d'entrer dans l'examen comparatif qui va nous occuper : elles serviront à en éclairer l'intention, à en préciser les tendances. Ainsi préparée, l'étude de nos ressources militaires se dégage de ce qu'elle peut avoir d'irritant, elle ne ressemble plus à un dénombrement avant la bataille. L'alliance anglaise est précieuse comme instrument de civilisation, comme garantie de la paix du monde[1]. Nous n'ignorons rien de ce qui se dit contre cette alliance : elle n'est utile qu'à titre onéreux, elle vend ce qu'on croit qu'elle donne; elle est hautaine, inégale, capricieuse, elle a toujours l'air de vouloir traiter de serf à maître. Il y a du vrai dans ces reproches; il faudrait s'en préoccuper, si ces divers symptômes tenaient à des causes profondes. Mais, quand on observe les faits, on s'assure que les pointes de révolte de l'orgueil britannique vis-à-vis de la France n'ont rien de vraiment sérieux. On tient à nous plus qu'on ne

[1] Ceci a été écrit avant le traité du 15 juillet 1840.

le dit; on nous respecte plus qu'on ne l'avoue. Ce sentiment va même si loin, que l'on s'en effraie et qu'on cherche à le tromper par des colères feintes. Les vieux partis anglais ne peuvent pas se résigner à l'idée que toute animosité s'éteigne, et ils soulèvent, en y mêlant le nom de la France, des querelles insensées dans lesquelles on aurait tort de voir autre chose que des inspirations de tactique. A ces causes politiques se joignent aussi des susceptibilités commerciales. L'Angleterre est dans la position d'un malade qui s'en prend volontiers à ce qui l'entoure de ce qu'il ressent et de ce qu'il souffre. Son organisation civile est un non-sens à côté de ses développements industriels, et ce défaut d'équilibre réagit à son insu sur son humeur, sur sa raison, sur sa justice. En s'emparant des besoins du globe, en les excitant outre mesure afin de présider à leur satisfaction, elle a un instant trompé et détourné l'activité nationale, mais elle a créé en revanche dans son propre foyer des besoins nouveaux qui tôt ou tard se montreront implacables. Aujourd'hui, quoique son rayon de débouchés soit immense, l'Angleterre n'en peut rien sacrifier sans angoisse et sans douleur. C'est l'histoire de tous les excès : ils modifient la vie normale à tel point, qu'on ne saurait y renoncer impunément. De là naissent ces plaintes qui ne

vont jamais jusqu'à une rupture, cette conduite à la fois passionnée et prudente, ce bruit à propos de griefs imaginaires qui tombe devant le besoin de maintenir un travail organisé par la paix et pour la paix. Tel est le caractère général des récriminations qui nous arrivent de l'autre côté de la Manche. Quant aux déclamations et aux colères des partis, elles n'engagent qu'eux-mêmes.

Le bill récemment voté dans le parlement anglais, pour une augmentation de l'état naval, a surtout fait éclater cette disposition des esprits. Dans le cours des débats, on a tout plaidé, excepté le vrai. Les chiffres n'ont été qu'une fiction dérisoire, variable au gré des passions de chaque orateur. D'une part, on a dit que l'Angleterre marchait à sa décadence navale; de l'autre, on a affirmé que sa seule marine balançait les marines réunies du globe. Contradictions flagrantes, accusations puériles, rien n'a été ménagé, et le cabinet lui-même n'a pas craint de descendre dans ces thèses de convention, souvent au mépris des faits. Dans l'appréciation comparée des forces de la France et de l'Angleterre, nous allons rétablir la sincérité de la statistique, un peu compromise par cette discussion. Pour l'état de nos flottes, l'excellent travail de M. le baron Tupinier, et la publication officielle du gouvernement seront nos guides, et l'on n'en sau-

rait choisir de plus sûrs. Pour les flottes anglaises, l'*Annuaire naval* et l'*United service journal* nous fourniront des documents qui se contrôleront et se compléteront les uns les autres. Ainsi on échappera aux données systématiques pour rentrer dans la réalité.

Les deux lois qui dominent aujourd'hui notre organisation navale sont de dates récentes. L'une, concernant le matériel, est de 1837; l'autre, concernant le personnel, est de 1839. Toutes les deux n'ont fait que modifier et coordonner les lois ou ordonnances antérieures de 1824, 1831 et 1836. La loi qui règle le matériel fixe nos forces de mer en temps de paix à 40 vaisseaux, 50 frégates et 220 bâtiments de moindre dimension. Sur les 40 vaisseaux et 50 frégates, 20 vaisseaux et 25 frégates doivent être entretenus à flot, tandis qu'un nombre égal demeure sur les chantiers, avancé aux 22/24e. En excédant de cet état naval, une réserve de 13 vaisseaux et de 15 frégates doit être ménagée et maintenue aux 10/24e d'avancement. Toute cette flotte est destinée à porter une artillerie du calibre uniforme de 30. Les vaisseaux sont de quatre rangs, 120, 100, 90 et 80 canons; les frégates de trois rangs, 60, 50 et 40 canons; les bâtiments inférieurs suivent des proportions analogues. La loi qui règle le personnel fixe le cadre de l'armée navale

de la manière suivante : 3 amiraux, 10 vice-amiraux, 20 contre-amiraux, 30 capitaines de première classe, 50 de seconde classe, 53 capitaines de corvette de première classe, 107 de seconde, 100 lieutenants de vaisseau de première classe, 400 de seconde, 600 enseignes de vaisseau, 200 élèves de première classe, et un nombre d'élèves de seconde classe qui devra être déterminé chaque année par une ordonnance du roi. Quant aux équipages, les lois de recrutement et d'inscription maritime qui régissent la matière n'ont pas été depuis longtemps l'objet de modifications sérieuses.

Les faits ne sont pas encore complètement en harmonie avec la législation, mais chaque jour ils tendent à s'en rapprocher. On compte aujourd'hui à la mer 21 vaisseaux de ligne, dont 14 armés, 4 en disponibilité et 3 désarmés[1]. Leur

[1] Voici leurs noms, leur force et leur âge :

Montebello (1822), Océan (1818), Souverain (1819), tous les trois de 120 canons. — Hercule (1833), de 100 canons. — Iéna (1832), Inflexible (1839), Suffren (1829), de 90 canons. — Diadème (1829), Santi-Petri (1820), Jupiter (1831), Neptune (1818), Algésiras (1824), de 86 canons. — Trident (1820), Généreux (1831,) Alger (1815), Triton (1823), Marengo (1822), Ville de Marseille (1823), Scipion (1823), Couronne (1824), Nestor (1823), de 80 canons. — Les trois vaisseaux désarmés sont la Couronne, le Nestor et l'Algésiras.

Ainsi, durant la restauration, on a lancé 17 vaisseaux, plus le Majestueux, que l'on démolit; l'Austerlitz, le Wagram, le

force totale s'élève à 1,794 canons. Sur les chantiers figurent 25 vaisseaux de ligne, parmi lesquels 12 seulement sont avancés aux 22/24e; l'ensemble de ces vaisseaux comporte 2,490 canons [1]. Quant aux frégates, tant du nouveau que de l'ancien modèle, leur nombre total à la mer est de 34 : 11 armées en guerre, 2 armées en flûte, 21 désarmées, en tout 1,594 canons [2]. Les chantiers en offrent 18, formant un ensemble de 1,110 canons, mais sur lesquelles une dizaine seulement sont arrivées aux 22/24e [3]. Les bâti-

Duquesne, le Magnifique, qui ne figurent plus sur les états officiels de la marine; le Trocadero, qu'un incendie a détruit; le Superbe, qui s'est perdu dans le Levant : en tout 24 vaisseaux. Depuis 1830, on n'en a lancé que 4 et on en a perdu 2.

[1] Friedland, Ville de Paris, Louis XIV, Valmy, de 120 canons. — Fleurus, Tage, Navarin, Henri IV, Eylau, Austerlitz, Jemmapes, Annibal, Dugay-Trouin, Ulm, Turenne, Wagram de 100 canons. — Tilsitt, Breslau, Bayard, Donawerth, Duguesclin, Fontenoy, Hector, Sceptre, Castiglione, de 90 canons. — Total 25.

[2] *Armées* : Belle-Poule, de 60 canons. — Minerve, de 58 canons. — Amazone, Atalante, Artémise, Andromède, Gloire, de 52 canons. — Hermione, Thétis, Armide, Magicienne, de 46 canons. — Junon et Médée, armées en flûtes. — *Désarmées* : Iphigénie, Indépendante, Melpomène, Didon, Uranie, de 60 canons. — Guerrière, Pallas, de 58 canons. — Sirène, Néréide, de 52 canons. — Cléopâtre, Danaé, Reine-Blanche, de 50 canons. — Flore, Bellone, Aurore, Victoire, Proserpine, Astrée, de 46 canons. — Africaine, de 40 canons. — Total 34.

[3] Surveillante, Renommée, Andromaque, Sémillante, Forte, Persévérante, Vengeance, Entreprenante, Sémiramis, Duchesse

ments inférieurs restent également au-dessous du nombre fixé par l'ordonnance de 1837. En tout comptant, corvettes de guerre, corvettes-avisos, bricks, bricks-avisos, bricks-canonnières, goëlettes, cutters, lougres, bâtiments de flottille, corvettes et gabarres de charge, on n'arrive pas au chiffre de 200. Reste la marine à vapeur, qui est appelée à jouer de nos jours un rôle dont l'importance est plutôt pressentie que déterminée. Elle compte à la mer 39 bâtiments, dont 3 de 220 chevaux, 20 de 160 chevaux, 6 au-dessous de 150 chevaux, enfin 10 paquebots-poste de 160 chevaux, employés au transport des correspondances du Levant, mais propres au besoin à un service de guerre [1]. L'ensemble de ce matériel représente une force de 6,050 chevaux. En construction, on n'a guère que 7 bâtiments d'une force totale de 1,980 chevaux, 2 de 450, 1 de

d'Orléans, de 60 canons, — Poursuivante, Virginie, Némésis, Zénobie, Alceste, Pandore, Sibylle, de 50 canons. — Pénélope, Héliopolis, Chaste, Jeanne d'Arc, de 40 canons. Total 18.

[1] Caméléon, Lavoisier, Véloce, de la force 220 chevaux. — Sphinx, Crocodille, Fulton, Chimère, Styx, Météore, Vautour, Phare, Achéron, Papin, Cerbère, Tartare, Etna, Cocyte, Phaéton, Ardent, Tonnerre, Euphrate, Grégeois, Grondeur, de 160 chev. — Ramsès, de 150 chev. — Castor, de 120 chev. — Brasier et Flambeau, de 100 chev. — Coursier et Érèbe, de 60 chev. — Plus 10 paquebots de 160 chevaux, appartenant à l'administration des postes. — Total 39.

320, 2 de 220, 2 de 160 [1]. Les bâtiments de 160 chevaux sont uniformes; ils ont été construits d'après les dessins venus d'Angleterre et sur le modèle du *Sphinx*. Les autres ont été l'objet de tâtonnements qui n'ont pas tous été heureux.

Le personnel appelé à monter cette imposante flotte se compose d'éléments variables et qu'il est difficile d'apprécier. L'inscription maritime et ce que l'on nomme le *régime des classes* en forment la base. En dehors du recrutement ordinaire, l'état a le droit, dans un besoin urgent, de réclamer pour son service tous les marins valides qui figurent sur les rôles des bâtiments de commerce. Tantôt ces engagements sont volontaires, tantôt ils sont forcés; mais la marine militaire n'use de ce dernier moyen qu'avec une grande réserve, et elle y apporte des ménagements qui éloignent toute idée de comparaison avec la *presse* des matelots usitée en Angleterre. D'après les calculs de M. le baron Tupinier, l'armement complet de 40 vaisseaux et de 50 frégates exigerait 58,000 hommes, plus 12 à 13,000 hommes pour le service des bâtiments légers. On pourrait demander ces 70,000 marins, jusqu'à la concurrence de 58,000, aux équipages de ligne et aux

[2] Asmodée, Gomère, de 450 chevaux. — Infernal, de 320 chevaux. — Gassendi, Pluton, de 220 chevaux. — Brandon, Ténare, de 160 chevaux. — Total, 7.

équipages du commerce, à la grande navigation et au cabotage; le surplus se trouverait aisément dans les 7,000 hommes de recrutement qui se renouvellent par septième chaque année. Du reste, cet armement complet ne serait jamais simultané, et 60,000 marins pourraient suffire à toutes les prévisions et à toutes les éventualités de guerre. Pour le moment, nous n'en sommes pas là. Malgré le déploiement imprévu et inaccoutumé qu'ont exigé les affaires d'Orient, 18,000 hommes de l'inscription maritime et 7,000 hommes du recrutement répondent aux besoins du service. Nous craignons même, et nous insisterons plus tard sur ce point, que ce ne soit là notre côté faible, et que les ressources de notre personnel ne soient pas à la hauteur d'un matériel imposant. Le commerce français ne forme guère plus de 27,000 marins, dont il faudrait destiner une part, et la meilleure, à l'armement des corsaires. Quant au reste, il nécessiterait un triage qui le réduirait au moins d'une bonne moitié, et dans ce cas nous ne voyons pas comment on pourrait remonter au chiffre que fixe M. le baron Tupinier pour le déploiement complet de toutes nos forces [1].

[1] D'après les calculs de M. Tupinier, la valeur totale de notre armement naval, dans les conditions de l'ordonnance de 1837,

Voyons maintenant où en est l'Angleterre sur ces divers points. Si l'on se fiait aux chiffres officiels pour le matériel naval et l'état de la flotte, la disproportion entre elle et nous serait effrayante. Depuis longtemps on s'habitue, chez nos voisins, à faire figurer en ligne de compte une foule de bâtiments qui, par leur âge ou par d'autres motifs, sont devenus complètement impropres au service. De là l'erreur dans laquelle sont tombés beaucoup de statisticiens. Ainsi M. Balbi n'accorde pas aux Anglais moins de 165 vaisseaux de ligne et de 117 frégates. Quoique plus réservé, l'*Abrégé* de Malte-Brun porte encore ce chiffre à 111 vaisseaux et 104 frégates. S'il en était ainsi, la France n'aurait plus qu'à désarmer et à confesser son impuissance. Jamais sa marine ne pourra se mettre sur un pied pareil : on y épuiserait sans fruit les ressources nationales. Mais cette flotte anglaise, si formidable par le nombre, cet état naval exorbitant, n'existent guère que sur le papier. Ce qui en constitue l'élément principal, ce sont de vieux vaisseaux invalides qui datent des premières années de ce siècle, des prises faites sur nos esca-

doit s'élever à 339,829,000 francs. Le matériel en magasin était de 298,468,000, en 1837, ce qui constitue une différence en moins de 41,361,000. Divers crédits ont depuis contribué à niveler cette situation. L'allocation portée au budget de 1840 pour les différents services de la marine monte à 72,015,800 francs.

dres, des trophées d'Aboukir et de Trafalgar, hochets désormais impuissants de la vanité nationale. Image exacte du parti qui s'en va, ces vaisseaux n'ont de valeur que par leurs souvenirs et ne sont respectés que comme des reliques d'archéologie navale. Cette conservation serait légitime s'il n'en résultait un inconvénient. Confiante dans ce matériel immense qui se perpétuait sur les annuaires et dans les statistiques, l'Angleterre a peu construit, peu lancé de vaisseaux depuis 1815. Les méthodes d'équipement et d'armement sont restées stationnaires chez elle; elle n'a pas suivi la France et les États-Unis sur le terrain des essais et des innovations. Aussi les bâtiments neufs sont-ils rares dans la flotte anglaise, et ses plus beaux échantillons sont-ils encore sur le chantier. D'après les documents les plus exacts, il ne semble pas que la Grande-Bretagne ait maintenant plus de 22 vaisseaux de ligne armés, formant un ensemble de 1728 canons [1]. Le nombre des vaisseaux en construction est de 17 d'une force totale de 1528 canons [2]. Les frégates

[1] Britannia, Howe, de 120 canons. — Imprenable, Princess Charlotte, de 104.—Rodney, de 92. — Asia, Powerfull, Ganges, de 84. — Vanguard, Bellerophon, de 80. — Donegal, de 78. — Revenge, de 76. — Implacable, de 74. — Belle-Isle, Bembow, Blenheim, Edinburg, Hastings, Wellesley, Melville, Pembrock, Minden, de 72. — Total 22.

[2] Trafalgar, Victoria, Saint-George, de 120 canons.—Algiers,

et corvettes armées vont à 25 et portent 694 canons; on n'en compte guère plus de 9 en construction [1]. Quant aux bâtiments à vapeur, 16 seulement font leur service; 8 sont sur les chantiers [2]. Maintenant, à ces divers nombres qui constituent la partie active du matériel, il faudrait ajouter les vaisseaux de ligne, frégates et corvettes désarmés, dont la quantité est beaucoup plus facile à établir que l'état réel. 61 vaisseaux, 82 frégates, 259 corvettes ou bricks conservent encore un droit d'asile sur les registres de l'amirauté, mais combien en est-il, parmi ces bâtiments, qui soient en mesure de prendre la mer? C'est ce qu'aucun document ne précise. L'amirauté a trouvé plus économique de vivre sur sa réputation incontestée de supériorité maritime que de l'exagérer au

de 110. — London, Aboukir, Albion, de 90. — Centurion, Collingwood, Colossus, Goliath, Majestic, Mars, Superb, de 80. — Hindostan, de 78. — Cumberland, Boscawen, de 70.—Total 17.

[1] *Armées :* Winchester, Président, de 50 canons. — Druid, Stag, de 44. — Blonde, Seringapatnam, de 42. — Inconstant, Pique, Castor, Cleopatra, de 36. — Carysford, Actéon, Alligator, Andromache, Calliope, Conway, Crocodile, Herald, North Star, Samarang, Talbot, Tyne, Vestal, Volage, Curaçoa, de 26. — *En construction :* Worcester, Chichester, Alexander, de 50. —Amphion, Active, Chesapeake, Constance, Flora, Sibylle, de 36.

[2] *Armés :* Cyclops, Firebrand, Flamer, Gorgon, Spittfire, Stromboli, Vesuvius, Medea, Phœnix, Salamander, Lucifer, Medusa, Merlin, Meteor, Shearwater, Urgent. — *En construction :* Alecto, Ardent, Dower, Lizard, Locust, Medina, Polyphemus.

prix de nouveaux sacrifices. Sans doute, dans un cas pressant, une portion de cette flotte pourrait être restaurée, rajeunie et utilisée, mais il y a un décompte à faire, et rien n'en fournit les éléments[1]. Restons convaincus toutefois que le génie anglais ne serait pris au dépourvu par aucun besoin et ne resterait au-dessous d'aucune situation.

Pour le personnel, âme de tout service, l'Angleterre retrouve son importance. Notre cadre d'officiers, fixé par l'ordonnance de 1839 à 1,700 titulaires environ, n'a pas encore atteint ce chiffre. Au lieu de 200 élèves de première classe, il n'en existe que 50; les élèves de deuxième classe ne montent pas à 150. C'est donc sur un personnel de 1,500 officiers que roule le commandement de nos flottes. L'Angleterre en compte 6,226. Nous avons 33 amiraux, vice-amiraux ou contre-amiraux, elle en a 160, et ainsi du reste. Il est vrai que dans l'état-major anglais, comme parmi les vaisseaux dont on parlait tout à l'heure, se rencontrent beaucoup de vieux serviteurs et de glorieux vétérans, complètement retirés du service.

[1] L'*United service Journal* porte la valeur totale du matériel naval de l'Angleterre à 40 millions liv. sterl., chiffre qui nous paraît exagéré. Dans le budget de 1840, présenté par M. Charles Wood, et soutenu par M. O'Farral, les divers services de la marine figurent pour une allocation de 659,051 livres sterling (141,476,275 fr.).

La moitié des cadres se trouve dans cette catégorie, qui est ainsi une charge sans pouvoir lui devenir d'aucun secours[1], Cependant, cette élimination faite, il reste encore à l'Angleterre 3,000 officiers d'élite qui suffisent pour tous les besoins ordinaires et extraordinaires. Si l'on y joint les 24,165 matelots, les 9,000 soldats de marine et les 2,000 mousses ou pilotins qui, d'après les états présentés au parlement par M. O'Farral, composent aujourd'hui l'effectif des équipages, on arrive au chiffre de 38,000 hommes pour l'Angleterre contre celui de 25,000 hommes pour la France.

Telle est la véritable situation. L'énorme disproportion du matériel entre les deux puissances, est plus fictive que réelle; celle du personnel a une toute autre gravité. On construit promptement des vaisseaux; on n'improvise pas des marins. Certes, jamais, à aucune époque, le personnel de nos flottes ne se recommanda par des qualités plus solides, par une instruction plus profonde, par un courage plus réfléchi. La France peut s'en enorgueillir à bon droit. Mais ne nous aveuglons point: la qualité, dans une guerre, n'a jamais supplée le nombre. Une marine militaire,

[1] En retraite ou à la demi-solde, l'Angleterre compte 1,065 capitaines, 877 commandants, 849 lieutenants, 300 maîtres, 310 quartiers-maîtres. Total 3,371.

pour être vraiment forte, a besoin de s'appuyer sur une vigoureuse marine marchande. C'est là sa pépinière, son école préparatoire. Tout s'enchaîne dans la vie des nations, et les instruments de leur richesse sont aussi les instruments de leur force. On a tout fait en Angleterre, on n'a rien fait en France pour se ménager cette ressource auxiliaire. L'Angleterre comprend que les développements de son commerce concourent à la grandeur de sa politique; la France est sollicitée par d'autres intérêts à ne placer ses intérêts commerciaux et maritimes qu'en seconde ligne. Qu'en résulte-t-il? Pour recruter ses armées navales, l'Angleterre peut puiser à pleines mains dans une réserve de cent soixante mille matelots formés par la marine marchande, tandis que la France, réduite à exercer ce droit vis-à-vis de trente-cinq mille hommes de l'inscription maritime, ne peut rien demander au commerce sans le froisser et sans l'épuiser. Durant l'été dernier, *le Montebello* demeura enchaîné cinq semaines dans la rade de Toulon, faute d'un équipage suffisant, et pour le compléter il fallut opérer des enrôlements forcés dans tous les ports du littoral. C'est dans ce fait décisif que réside la supériorité de l'Angleterre. Son pavillon couvre sur les mers une navigation de trois millions de tonneaux; le nôtre n'en protège que six cent mille, chiffre station-

naire depuis douze ans. Le commerce anglais fait chaque jour de nouvelles conquêtes; le nôtre va s'appauvrissant, et les tendances d'un vicieux système fiscal ne sont pas la moindre cause de cette décadence.

Point de fausses craintes, mais aussi point de fol espoir. Les forces navales des deux états se balancent, mais il y a inégalité dans les ressources particulières qui les alimentent. Cette situation exclut à la fois les pensées de découragement et les illusions de l'amour-propre; elle démasque ce qu'il y a de perfide au fond des attaques des partis anglais, qui n'exagèrent notre développement maritime que pour soulever à son occasion des animosités jalouses. Maintenant y a-t-il quelque initiative à prendre pour élargir les bases du recrutement naval et assurer à l'avenir d'imposantes réserves d'hommes? Y a-t-il quelque chose à faire pour doter la France de cette population amphibie qui est l'orgueil et le nerf de l'Angleterre? Voilà quels sont les points intacts du débat, dégagé des passions qui l'envenimaient. Mais ici se présente un autre côté de la question.

Une nation, si grande qu'elle soit, n'élève pas à la même hauteur la manifestation de ses deux forces militaires. Elle ne peut pas impunément viser à une double prépondérance, continentale et maritime. L'Angleterre semble avoir résumé

ses prétentions dans l'empire des mers; elle a cherché, au prix des plus grands sacrifices, à s'y assurer la suprématie. Dans tous les temps, sur tous les points, ses efforts ont été dirigés de ce côté. Aussi l'organisation de ses troupes de terre a-t-elle dû s'en ressentir. Son armée, dont l'effectif en Europe ne s'élève guère au-dessus de soixante mille combattants, est tout au plus une milice de surveillance et de police intérieure. La tactique et l'instruction y sont très arriérées, l'esprit de corps y manque, la discipline y est encore celle du bâton. En agissant de la sorte, l'Angleterre a eu la conscience du rôle qu'elle est appelée à jouer. Sa topographie insulaire paraissait si bien la défendre contre les entreprises continentales, qu'elle a dû placer dans ses flottes ses plus importants moyens d'attaque et de défense; elle a cru qu'elle pouvait porter ses vastes ressources sur un point sans se découvrir sur les autres.

La France n'a ni les avantages ni les inconvénients de cette assiette exceptionnelle. La place qu'elle occupe sur le continent lui affecte une destination dont elle n'a jamais décliné ni les devoirs ni les périls. L'histoire de l'Europe est désormais inséparable des grandeurs militaires de notre patrie, et l'instinct de la grande guerre s'est transmis dans nos familles comme un glo-

rieux héritage. C'est là l'honneur du pays, ce sera son titre dans les siècles; les autres expressions de sa force pâliront nécessairement devant celle-là. Faut-il maintenant imprimer à cette tendance un caractère exclusif, et, se concentrant dans une prépondérance continentale, déserter toute prétention à un établissement maritime? Personne n'oserait sérieusement donner ce conseil. Un peuple ne peut pas diviser son action, scinder son influence, enchaîner systématiquement les modes de manifestation de ses facultés. Tout empire ne vit que par un commerce étendu, et tout commerce, pour devenir florissant, pour échapper au bon plaisir du voisin, nécessite une imposante protection armée. De là une marine militaire, et aussi le désir de l'élever au niveau des autres marines. Convient-il alors de céder à ce sentiment et d'aspirer à la fois au sceptre de la terre et des mers? On rencontre à cela d'autres obstacles. D'abord il est impossible que l'un des rôles ne nuise pas à l'autre, et que d'énormes sacrifices d'argent ne soient pas la conséquence de tous les deux; ensuite il faut éviter par-dessus tout d'épuiser la sève d'un pays dans les soins de sa défense, et de tendre ses ressorts les plus énergiques vers un but stérile de supériorité militaire. Ainsi la France roulerait dans ce dilemme impérieux de ne pouvoir se passer d'une marine

considérable et de ne pouvoir la maintenir sans douleur; elle serait condamnée peut-être au rôle de dupe qu'elle a joué de 1790 à 1815, et qui se réduit à ceci : construire des vaisseaux pour que l'Angleterre les confisque, supporter les charges d'un armement qui doit, à un moment donné et après une résistance glorieuse, tomber entre les mains de l'ennemi. Comment échapper à cette douloureuse alternative? comment éloigner le retour de ce qui s'est vu sous l'empire, le contraste d'une gloire exorbitante sur terre et d'une impuissance radicale sur les mers? Est-il quelque remède à cela? Nous ne savons; mais, s'il en existe un, il est dans le cœur même des choses. Le théâtre des guerres maritimes ne nous est pas favorable : que ne le déplace-t-on? La séparation de nos forces de terre et de mer nous est funeste : que n'essaie-t-on de les identifier?

On ne se préoccupe pas assez, en France, des modifications profondes que la vapeur est destinée à imprimer à toutes les relations humaines. Elle a déjà bouleversé la constitution de l'industrie; avant qu'il soit peu, elle aura transformé les combinaisons de l'art de la guerre. L'une de ses premières victimes sera nécessairement la voile, cet agent imparfait et capricieux de la navigation actuelle. La révolution est flagrante, inévitable. La voile se sent vaincue; elle oppose à

peine, comme dernier obstacle, la raison d'économie, tandis que la vapeur dompte les fleuves, accapare le service des côtes et s'empare victorieusement du globe. Le principe est triomphant; il ne reste plus qu'à en dégager les applications. Or, pour qui a la moindre expérience des guerres maritimes, il est évident que leur plus grande complication naît de l'usage de la voile. Cette mâture menacée par la tempête ou par les projectiles ennemis, ces toiles qui obéissent à des vents indociles, ce gréement lourd et confus, ce réseau aérien dont un boulet compromet l'harmonie, tout cet ensemble constitue moins une force qu'un embarras, et nécessite un personnel qui s'annule dans un rôle purement passif. Que les vaisseaux s'approprient un moteur moins précaire, plus sûr, moins chargé d'accessoires, et à l'instant même tous ces hommes, perdus pour la bataille, se retrouvent et s'utilisent. Il ne reste à bord que des artilleurs et des fusiliers. L'écouvillon ou le mousquet sont dans toutes les mains. Plus de ces accidents subits qui changent l'aspect d'un combat et qui composent l'imprévu de la tactique navale. La guerre devient sur les océans beaucoup plus simple qu'en terre ferme. On va vers l'ennemi ou bien on l'évite; on s'aborde quand on le veut, et à peu près comme l'on veut. Le courage et les canons font le reste.

Ce qu'on y a gagné, c'est une économie d'hommes, car tous sont à bord pour la guerre et non pour la manœuvre, et par suite un avantage évident pour la nation, qui compte plutôt sur la qualité que sur le nombre. L'appauvrissement de l'inscription maritime trouve là son correctif.

Cette thèse du renouvellement complet de la science et de la tactique navales nous conduirait trop loin. Il suffit qu'elle s'agite dans la tête des hommes compétents, d'où, tôt ou tard, elle sortira complètement armée. La difficulté de défendre convenablement les parties vulnérables d'un vaisseau à vapeur, la machine et les roues, est un obstacle dont se jouera l'esprit humain. Les routines, les habitudes, seront plus opiniâtres, mais elles céderont devant la grandeur et l'énergie des résultats. La guerre n'a pas encore vu la vapeur à l'œuvre : il est probable que ce merveilleux agent ne s'y montrera pas inférieur à lui-même, et qu'il nous y ménage de nouvelles surprises. Le sentiment de ce fait existe déjà dans la conscience de l'Angleterre, qui paraît le craindre tout en lui cédant. Le *Devonport Telegraph* parlait dernièrement de la transformation d'un vaisseau de ligne en vaisseau à vapeur, et le paquebot *Gorgon*, qui fait le service du Levant, peut, avec ses canons-Paixhans du calibre anglais de 120, passer pour l'un de ces essais qui se font

sourdement et à notre insu. Dans cette voie, l'Angleterre rencontre aussi son commerce qui s'identifie toujours avec les intérêts généraux du pays, et qui rend en ressources ce qu'on lui accorde en protection. Le commerce anglais, aidé du concours de l'état, a frayé la voie à la navigation transatlantique. En 1841, il aura, sur les diverses lignes de l'Océan, 34 bâtiments à vapeur d'une force de 15,438 chevaux, et qui peuvent être regardés, à cause de leurs dimensions, comme autant de navires de guerre [1]. Si donc on voulait développer ce côté de la question, les faits

[1] Ces paquebots se distribuent ainsi qu'il suit : — 4 appartenant à la compagnie Clunard, de 420 chevaux de force chaque, desservant la ligne de Liverpool à Halifax, avec une subvention de un million et demi ; — 20 appartenant à la grande compagnie des banquiers, sur lesquels 2 de 300 chevaux, allant de Glasgow à Boston ; — 13 de 400 chevaux, desservant la ligne de Falmouth ou Southampton à l'Amérique centrale, la Havane, le Mexique, la Nouvelle-Orléans et la Jamaïque ; — 5 à 500 chev., allant de Londres à Alexandrie et de Londres aux Indes orientales, le tout avec une subvention annuelle de 6 millions.—Les autres *steam-ships* sont : Great-Western (450 chev.), British-Queen (500 chev.), Liverpool (460 chev.), New-York (600 ch.), United-Kingdom (600 chev.), President (600 chev.), Company of New-York, paquebot en fer (700 chev.), Cleopatra, à la compagnie des Indes (400 chev.), Queen of the East, Vernon (220 ch.), Victoria (500 chev.).

Outre ces gros bâtiments, l'Angleterre compte 500 paquebots de petite dimension sur son littoral ou sur ses fleuves, présentant un tonnage total de 175,630 tonneaux et une force collective de 68,145 chevaux.

ne manqueraient pas plus que les arguments; mais notre vue est ailleurs.

Si l'on modifie la science navale, il faut se garder de retomber dans les erreurs du passé. Pour tout homme de sens, n'est-ce pas un douloureux spectacle que celui de ces vaisseaux et de ces frégates qui ont pourri dans nos ports et sur nos chantiers, sans avoir vu seulement la mer, sans avoir rendu le moindre service? Au bout de vingt-cinq ans et même moins, un bâtiment est perdu; il est à refondre ou à refaire [1]. La coque du *Friedland*, qui vient d'être lancé à Cherbourg, a été renouvelée trois fois : ce vaisseau seul nous coûte déjà 3 millions. On ne peut pas évaluer à moins de 200 millions le total de ce matériel sans cesse dépérissant, sans cesse renouvelé. Jamais la fable du tonneau des Danaïdes ne trouva une application plus vraie. Dans l'état des habitudes et des traditions, ce sacrifice est nécessaire, nous le savons; il est compris au nombre de ceux que la France fait à sa grandeur et à son repos. Mais doit-il être éternel? Voilà ce qu'il est permis de

[1] Nous avons en ce moment en refonte 121 bâtiments de guerre; la valeur des coques, supposées neuves, est de 29,376,000 fr. On compte parmi ces bâtiments 8 vaisseaux, 18 frégates, 13 corvettes; les autres sont des bâtiments d'un ordre inférieur. La somme consacrée à leur restauration, en 1840, est de 723,000 fr.

se demander. Allons plus loin. L'idéal de la tactique navale a été jusqu'ici de s'élancer en mer, tantôt par escadres, tantôt par vaisseaux détachés, et d'y chercher l'ennemi. Ces rencontres sont glorieuses, brillantes, remplies d'émotions, mais elles sont rarement concluantes dans les hostilités de puissance à puissance. Elles ont plus de retentissement par les douleurs qu'elles causent, que par les dénouements qu'elles amènent. Un combat sur mer provoque rarement un résultat direct ; il n'agit que par contre-coup; il n'aboutit pas. Or, s'il est une guerre possible de nos jours, c'est une guerre prompte, qui aille au but, qui tranche vite les questions. Les intérêts ne s'accommoderaient plus ni d'hostilités éternelles, ni de blocus implacables. Économie de moyens, célérité d'action, voilà ce qu'exigent les temps, ce que nous cherchons, ce que la vapeur doit atteindre.

L'invasion de la vapeur dans la marine militaire ne se proposerait donc pas pour fin suprême de continuer le passé dans sa tactique et avec un autre matériel; mais elle poursuivrait avant tout ce double but décisif pour la France : de déplacer le théâtre de la lutte, et d'identifier nos forces de terre et de mer. Ce que l'on demanderait à la vapeur, ce ne sont pas des services directs, mais indirects. Même avec le plus vif désir

de ne menacer, de n'intimider personne; il importe que nulle part on ne se croie complètement à l'abri de notre action continentale. La vapeur, comme moyen de transport, accréditera cette pensée. Elle aura aussi pour mission de réaliser la fusion de toutes les armes, leur assimilation, leur solidarité. Nos deux armées n'ont pas assez de liens, pas assez de points de contact ; elles sont trop circonscrites dans un service spécial; elles ne se mêlent, elles ne se confondent pas comme elles le devraient. Cette identification, si elle s'opère, constituera l'unité des forces françaises et les élèvera à leur plus grande puissance. L'armée de mer assurera à l'armée de terre la rapidité des mouvements et de nouveaux moyens stratégiques, en la portant à jour fixe sur les points qui appelleront sa présence; l'armée de terre, par son concours, empêchera que les triomphes de l'armée de mer ne demeurent stériles et limités dans l'enceinte des vaisseaux. On devine sans peine les avantages inhérents à cette action simultanée; mais le plus essentiel de tous sera de mettre la France en mesure de choisir le théâtre de ses luttes et de le fixer autant que possible sur la terre ferme. Point de combats sur mer, si ce n'est par exception et dans un cas forcé : la mer est un chemin et non un champ de bataille. C'est l'idée que Napoléon

poursuivait au camp de Boulogne; mais la vapeur lui manquait.

Ainsi, tout concourt à conseiller l'organisation de la vapeur, sur une grande échelle, et surtout comme moyen de transport. Seule, la vapeur réalisera ce que l'on peut nommer des armées flottantes, toujours prêtes à se jeter sur les points menacés où à surprendre les côtes dégarnies. Dans sa liberté d'allures, la vapeur choisit à son gré les lieux propices, rase le rivage sans danger, trompe les croisières et attérit avec confiance. Elle est devant Alexandrie ou les Dardanelles en sept jours, en huit sur les côtes de la Baltique, en Italie dans vingt-quatre heures, au Canada dans quinze jours, en Afrique dans trois. Avec elle, plus de ces fatigues inséparables des étapes militaires, plus de lourds convois, plus d'inutiles bagages. On ne promène plus la guerre chez des alliés suspects ou mécontents; on va droit au cœur du territoire ennemi. Grâce à des équipages mi-partie de marins et de troupes de débarquement, aucun succès n'avorte, aucune victoire n'est perdue. Santa-Anna nous fait grâce de ses insolents manifestes, et Rosas ne nous tient plus deux ans en échec avec sa poignée de *gauchos* à demi sauvages. La France peut disposer de toute sa force; elle est libre de se porter en tout lieu, sur toutes les plages, et il n'est point

de nation qui ait le droit de se croire à l'abri de ses atteintes. Les privilèges de topographie disparaissent; aucun peuple ne peut dès-lors concentrer ses ressources dans une seule arme sans devenir vulnérable quant aux autres. Deux actions s'exercent ainsi, l'une préventive, l'autre répressive; on est à même de se faire respecter et d'agir vivement, de fonder son influence et de ne point éterniser les querelles.

Cet emploi de la vapeur et cette identification des deux armées, en donnant du jeu à nos masses militaires, entraîneraient forcément une grande économie d'hommes et de matériel. L'infériorité numérique des équipages actuels, et l'insuffisance de leurs moyens de recrutement, appellent, à ce titre, cette innovation, et la rendraient précieuse. Quant au matériel dormant, il est évident qu'il pourrait, sous ce régime combiné, subir des réductions importantes. Dans un cas pressant, un appel au commerce pourvoirait aux nécessités d'un transport étendu. La mer n'étant plus un but, mais un moyen, n'étant plus une destination, mais une route, il s'ensuit qu'on n'aurait besoin ni d'autant de vaisseaux ni d'autant de marins pour des fins purement expectantes. Si d'ailleurs la voile gaspille les hommes, la vapeur permet de les choisir et de

les ménager. Plus on sonde les faits, plus il en jaillit de conséquences heureuses.

Loin de nous la prétention de donner à ces idées le caractère absolu d'un système. Nous savons qu'elles peuvent soulever des objections nombreuses; nous savons surtout que rien n'est prêt en France pour leur réalisation. Laissons-les mûrir; le temps est le premier élément des réformes. Les habitudes prises, les positions faites ne cèdent pas la place sans combat, et cette résistance est utile, car elle éclaire les questions. Les idées triomphent alors par l'évidence. Cependant, comme préparation même éventuelle, peut-être serait-il avantageux dès à présent de faire entrer, d'une part, dans l'instruction des troupes une tactique complète de l'embarquement et du débarquement, et de fixer cette science si elle ne l'est point encore; d'autre part, d'encourager, par toutes les voies, les développements de la navigation à vapeur. Ces deux vues se défendent et se justifient d'elles-mêmes. Déjà en Afrique on a pu comprendre le besoin d'exercer les soldats aux descentes et de les habituer à la vie du bord. Ce mouvement, cette existence alternée forment les courages et familiarisent l'âme avec tous les périls. C'est un apprentissage fécond et qui, mieux dirigé, pour-

rait l'être davantage. La manœuvre des débarquements n'a eu jusqu'ici pour théâtre que des pays arriérés dans l'art de la guerre. La double invasion des Français en Égypte en 1797, et dans la régence d'Alger en 1830, eut lieu sans obstacle et s'exécuta presque par instinct. On ne rencontra sur le littoral aucune résistance sérieuse. Pour des positions plus disputées, il faudrait avoir des données fixes et méthodiques, une théorie complète. Un rivage peut se prendre d'assaut comme un fort : c'est un art tout entier dont il faut démêler les rudiments, ordonner l'ensemble, étudier les applications. Les divers modes d'attérage, la formation des chaloupes de descente, leur construction, le rôle de l'escadre qui protége ces mouvements, l'ordre des lignes, la disposition des colonnes à terre, tout doit être combiné avec soin, enseigné, pratiqué, en laissant le moins possible à l'imprévu et au hasard. Quelques règlements mixtes pour éviter les confusions de compétence entre les officiers de terre et de mer complèteraient ces mesures. Ainsi, sans poursuivre hardiment et systématiquement la fusion, on en préparerait du moins les moyens élémentaires.

Quant à l'impulsion à donner à la navigation à vapeur, on ne saurait y prêter une attention trop sérieuse. Sur ce point encore, le commerce

anglais précède son gouvernement et lui ménage de puissantes ressources. Cent cinquante gros *steamers* d'une force de vingt-cinq mille chevaux pourraient, dans un cas donné, passer en Angleterre d'un service particulier au service de l'état. Notre commerce n'a rien à nous offrir de pareil : en dehors des bateaux de rivières, c'est à peine s'il entretient trente paquebots de moyenne dimension [1]. Cependant la vapeur, employée comme transport, exige un grand matériel qui peut et doit être fourni surtout par les armateurs nationaux. La guerre utiliserait ainsi ce que, sous tout autre régime, elle eût condamné à l'inaction, et l'état s'épargnerait l'entretien de deux cents bâtiments de convoi empruntés à ses ports de commerce. Quelques vaisseaux, quelques frégates à vapeur seraient l'âme de ces flottes, leurs guides, leur escorte, ils opèreraient des diversions puissantes afin de masquer les opérations et de favoriser les mouvements des transports. Peu nombreuse, mais compacte, cette marine agirait simultanément et toujours dans un but de descente. Il nous semble que c'est là un système qui dé-

[1] Le nombre total de nos bateaux à vapeur, destinés tant à un parcours fluvial qu'aux services du littoral, est de 165, représentant une force de 16,000 chevaux. Le total de l'Angleterre dans les mêmes catégories est de 531, représentant 68,000 chevaux.

concerterait bien des résistances. Malheureusement, il implique la nécessité de grandes existences en bâtiments à vapeur de commerce, et c'est précisément ce qui nous manque aujourd'hui. Ajoutons qu'on n'a rien su faire pour exciter dans ce sens la spéculation particulière, et qu'on a tout fait au contraire pour la décourager. Depuis dix-huit mois, les Anglais sillonnent l'Atlantique avec leurs moteurs à feu, et nous en sommes encore à nous demander si la France les y suivra. Un seul port de mer, Marseille, avait offert d'entrer hardiment dans cette voie en mettant six millions pour enjeu, et, au lieu de s'associer à cet élan, le gouvernement hésite encore, moins préoccupé de nos grands intérêts maritimes, que de petites querelles de rivalité topographique [1]. On ne sait rien trancher, rien finir dans notre pays. Les affaires ont besoin surtout de décisions promptes. La vigueur, la célérité d'action des

[1] Cet obstacle n'est pas le seul. M. le président du conseil est retenu en outre par le désir de s'assurer si on ne pourrait pas faire des paquebots transatlantiques une véritable escadre à vapeur, assez forte d'échantillon pour prêter le flanc à des frégates ou à des vaisseaux de ligne. Nous craignons que ce ne soit là trop poursuivre, trop embrasser à la fois. L'essentiel pour la France est de demander d'abord à la vapeur une escadre de transport. Le reste est une idée grande et belle, mais elle appartient à l'avenir, aux futurs contingents. Les moyens de réalisation manquent; on ne sait comment on pourra concilier les conditions de force et de vitesse.

pouvoirs publics n'ont pas été les moins énergiques mobiles de la fortune de l'Angleterre.

Souvent aussi l'intérêt fiscal vient se mettre à la traverse de l'intérêt politique et régner là où il devrait obéir. Naturaliser en France la fabrication des moteurs à feu, c'était non-seulement émanciper notre industrie, mais assurer notre défense. Tributaires des Anglais pour les machines à vapeur, que serions-nous devenus dans un cas de guerre? Qui aurait armé nos bateaux? qui aurait entretenu leurs appareils? Tout conseillait alors d'éveiller, de protéger, de doter les entreprises de ce genre. Quelques essais avaient eu lieu et se continuent : à Arras, M. Hallette; à Mulhouse, M. Kœchlin; à Paris, M. Cavé; à La Ciotat, M. Benet; au Creusot, M. Schneider. Des capitaux particuliers s'étaient courageusement engagés dans une question d'utilité générale. Il ne s'agissait plus que de seconder franchement cette initiative. L'administration ne l'a fait qu'à demi; elle n'a pas su, pour une exception aussi méritante, renoncer à ses soupçons, déroger à ses tendances. On lui demandait l'exemption d'un droit excessif sur l'outillage. Elle a refusé. On lui demandait la faculté de travailler à l'entrepôt la tôle anglaise, moins coûteuse que la nôtre, et de la réexporter enrichie de la plus-value que lui aurait donné la main d'œuvre na-

tionale. Elle a refusé. Il a fallu que l'opinion lui forçât la main pour la restitution du droit sur les machines destinées à un service entre le littoral français et le littoral étranger. En un mot, l'attitude du gouvernement vis-à-vis des nouvelles usines n'a pas signifié la protection, mais la défiance. Les administrations fiscales ont, en France, des qualités précieuses, de l'ordre, de la loyauté, du dévouement; mais nous ne croyons pas que sur tous les points leurs lumières soient à la hauteur de leur zèle. Dans les limites étroites où elles se meuvent, que de progrès n'ont elles pas étouffés, que de sources de richesse n'ont-elles pas taries! L'Angleterre ne se suicide pas de la sorte. Sa bienveillance vis-à-vis des établissements qui intéressent la grandeur du pays n'est ni étroite ni conditionnelle. Elle fait noblement et largement les choses. Pour les lignes de grande vapeur, on ne la voit pas marchander, même les millions, et quand il s'agit d'introduire dans les machines des perfectionnements chanceux, elle intervient et supporte les frais d'expérience. Aussi améliore-t-elle chaque jour ses types, soit dans la disposition, soit dans l'ajustage, tandis que nos ateliers en sont encore à copier servilement les modèles du *Sphinx*.

Il faut le dire : les habitudes de l'administration ne sont pas le seul obstacle que rencontre l'essor

de la fortune nationale, et les pouvoirs publics doivent encourir leur part de responsabilité. L'éducation de notre chambre des députés sur les questions d'influence extérieure, de mouvement commercial et maritime, est encore à faire. Le sentiment des grands intérêts de la France n'a pas pénétré dans tous les esprits. Les intérêts les plus voisins sont les seuls qui touchent vivement; on n'a pas la conscience complète des autres, on se défie de l'inconnu, on ne veut rien livrer au hasard. Dans de certaines limites, c'est là une réserve louable; mais systématiquement exercée, elle exposerait le pays à une déchéance. Ce serait, par exemple, une grave imprévoyance que de dire : La France est essentiellement agricole, on peut sans danger négliger le soin de son commerce; la France est surtout continentale, on peut placer en seconde ligne les destinées de sa marine. Le résultat d'un calcul pareil serait l'anéantissement de l'un de nos modes d'influence et l'énervement de l'autre. Tout se tient dans la fortune des états. L'agriculture, qui s'est habituée à voir dans le commerce un ennemi, ne pourrait vivre sans lui; le commerce à son tour a besoin, pour prospérer, d'une grande et lointaine irradiation, et la marine militaire ne pourrait tenir son rang, si la marine marchande ne lui ménageait pas de précieuses réserves de ma-

telots. Commerce, état naval, colonies, voilà des intérêts qui ne peuvent se diviser, et qu'il ne faut pas frapper en aveugles, car ce serait un sacrifice sans compensation.

Depuis quelques années, il circule en France des préventions sourdes, mais actives, contre toute colonisation lointaine et contre la marine, que l'on accuse de complicité dans les tendances coloniales. On semble croire que notre nationalité peut, sur tous les points, se suffire à elle-même, et qu'elle n'a pas besoin d'aller chercher au-dehors les ressources qu'elle trouve dans son rayon continental. Qu'est-ce à dire? La nature aurait donc donné en pure perte quatre cents lieues de côtes à notre territoire, et un magnifique littoral sur deux mers : sur l'Océan, l'espace sinueux qui se prolonge de Dunkerque à Bayonne; sur la Méditerranée, celui qui se développe entre Antibes et Port-Vendres; elle lui aurait donné inutilement des hâvres, des rades bien abritées, des rivières praticables pour les plus grands vaisseaux, et une race de marins qui rivalise avec les plus fortes et les plus braves que l'on connaisse. Tous ces avantages qui sont sous notre main, à notre portée, nous y renoncerions gratuitement, systématiquement. Des deux ascendants, l'un continental, l'autre maritime, nous déserterions le plus fécond, le seul qui, dans l'ère tranquille que traverse

l'Europe, puisse tenir en haleine l'activité nationale, éprouver les courages, agrandir les idées; celui qui embrasse et résume tous les intérêts pacifiques sans exclure un seul de nos grands intérêts guerriers, celui qui crée les ressources que l'autre doit détruire, et qui, au moment décisif, lui sera un énergique et puissant auxiliaire. Ce serait de la démence. A l'appui de ce sacrifice, on invoque les souvenirs de l'empire, et l'on rappelle ce que Napoléon fit de la France comprimée par un blocus. Mais Napoléon, surpris par les circonstances, leur opposa un système qui ne devait, qui ne pouvait pas survivre aux nécessités dont il était issu. Il savait d'ailleurs, il comprenait où était son côté vulnérable, et il exagéra l'une des deux manifestations de la force française, précisément pour déguiser l'absence complète de l'autre. Quand il le put, il rêva des gloires maritimes. Ce fut lui qui le premier nomma la Méditerranée un *lac français*, ce fut lui qui imposa au directoire l'expédition d'Égypte, cette brillante témérité coloniale, lui enfin qui ne désespéra pas de reconquérir Saint-Domingue sur la fièvre jaune et les populations noires. Entre toutes les puissances qu'il combattit, sa plus grande haine fut pour celle qu'il ne put jamais atteindre; et n'est-il pas avéré aujourd'hui que le fantôme ennemi qu'il poursuivait à [illegible]

champs de bataille de l'Allemagne et les steppes désolées de la Russie, c'était la prépondérance navale de l'Angleterre?

Ce qui effraie surtout les esprits méticuleux et timides dans les expériences coloniales, ce sont les dépenses qu'elles occasionnent. On calcule par francs et centimes ce que coûte un établissement lointain; on lui ouvre un compte par *doit* et *avoir*, on fixe son prix de *revient*, et, suivant le résultat, on l'absout ou on le condamne. Une pareille arithmétique n'est pas seulement d'une politique étroite, elle repose en outre sur un procédé erroné. Elle n'atteint que les chiffres ostensibles; l'ensemble d'une évaluation lui échappe. Ainsi, une colonie onéreuse à l'état peut être très fructueuse pour ses administrés. Le trésor en souffre peut-être, mais qu'importe, si la richesse générale du pays s'en accroît? L'état retrouvera tôt ou tard, à l'aide de l'impôt, les avances qu'il aura semées : il les retrouvera fécondées par le génie particulier. Cette guerre de centimes est celle que l'on a faite et que l'on fait encore à la colonisation d'Alger. Chaque année, la dignité, la grandeur militaire du pays, courent le risque de se trouver à la merci d'une addition, et l'avenir de notre conquête peut dépendre du moindre crédit supplémentaire. C'est là une situation fâcheuse et qui

prouve à quel point l'on manque, en France, d'esprit de suite et de grandeur de vues. La possession d'un royaume dans le nord de l'Afrique est-elle donc si peu de chose qu'on refuse de l'acheter au prix de quelques sacrifices? Où trouverait-on, pour nos soldats, un meilleur théâtre d'apprentissage, pour nos populations exubérantes une issue plus utile, pour notre activité nationale un plus beau terrain? Nous nous plaignons de ce que coûte notre établissement d'Afrique; mais sait-on bien ce qu'a coûté l'Inde aux Anglais? La seule guerre des Birmans, liquidée par la compagnie, figure sur ses registres pour 110 millions, et ces 110 millions n'ont abouti qu'à l'occupation stérile de la ville de Rangoun, qui va être prochainement évacuée. On ne nous a pas encore pris Alger. En 1756, le sultan Chigari-el-Doulad s'empara de Calcutta, que Clive reconquit avec peine dix-huit mois après. Nous n'avons eu encore qu'Abd-el-Kader à combattre; les Anglais eurent à réduire successivement Hyder-Aly en 1776, Tippoo-Saëb de 1784 à 1798, Mahadi-Scindia de 1800 à 1806. En 1818, un siècle et demi après l'installation définitive de la compagie, les Maharattes résistaient encore dans les plaines de Pounah. Six ans après, c'était le tour des Birmans; hier on se battait devant Kaboul; demain on se canon-

nera dans les mers de Chine. En dehors des charges de l'occupation armée, Alger n'a pas présenté celle de désastres commerciaux. La compagnie des Indes suspendit trois fois ses payements, et, en 1773, il fallut que le gouvernement vînt à son secours. Que l'on compare maintenant les deux occupations, et que l'on dise quelle est la plus coûteuse et la plus militante.

Si l'on veut savoir quelles compensations présentent de tels sacrifices, l'Angleterre est encore là pour en témoigner. Certes, si, comme on l'assure, la passion d'agrandissements lointains était onéreuse et fatale, l'Angleterre devrait en être, à l'heure qu'il est, au repentir et aux regrets : elle devrait pleurer sur ses ruines. Il est peu de contrées où elle n'ait mis les pieds, peu de territoires où elle ne se soit maintenue. Elle a poussé ce système jusqu'à l'abus, jusqu'à l'excès, sans témoigner un seul instant qu'elle fût lasse ni assouvie. Qu'en est-il résulté? Qu'elle couvre aujourd'hui les mers de son pavillon, qu'elle commande à la dixième partie du globe, dont elle est à la fois la manufacturière et la tutrice. A chacun de ses succès coloniaux a répondu un succès industriel, et ses moyens de production se sont toujours ainsi tenus à la hauteur des besoins qu'elle avait à satisfaire. Le métier à tisser d'Arkwright, l'immortel mécanisme de James

Watt, tout est venu servir à point les intérêts de sa grandeur et l'essor de sa fortune. Elle a été hardie, téméraire, dira-t-on ; non, elle n'a été que patiente et courageuse. Il suffit de vouloir aussi fortement, aussi obstinément pour maîtriser le succès. En toutes choses, le pire des expédients, c'est de s'arrêter à mi-chemin. Qu'on ne s'engage pas légèrement, rien de mieux; mais, une fois engagé, il faut marcher résolument devant soi, sans se défier du but, sans épiloguer sur les moyens. Ainsi se conduisent les peuples qui ont quelque maturité dans l'esprit, quelque étendue dans le regard, quelque décision dans le caractère.

C'est dans cette ligne d'efforts que nous devrions nous tenir pour la colonisation d'Alger, en laissant là des discussions énervantes, en oubliant le passé, en songeant à l'avenir. Il y va de notre honneur, et non pas seulement de cet honneur qui consiste à persévérer, sous peine d'humiliation, dans une fin que l'on s'est proposée. Il y va de notre honneur, comme agents nécessaires dans le mouvement de la civilisation générale. Quelles que soient les vues mercantiles et personnelles de l'Angleterre, il est évident qu'à son insu et par la force des choses, elle exerce aujourd'hui une grande influence sur l'éducation du monde. Ses mœurs, sa langue, sa civilisation, pénètrent partout avec ses produits. L'Asie

est presque anglaise; l'Océanie l'est aux trois quarts; la moitié de l'Amérique a ce caractère. Il ne reste à l'influence française, comme théâtre d'action, que le nord de l'Afrique. Comment pourrait-on penser à l'abandonner, à le discréditer, à l'amoindrir? Ce n'est pas tout que de passer pour un peuple doué d'initiative, pour d'excellents conducteurs d'idées : il faut que cette faculté trouve sa sanction dans les faits et se prouve par les résultats. Si le terrain est ingrat, la gloire n'en sera que plus grande. De semblables tâches n'échoient d'ailleurs qu'à des races dignes de les remplir : la France en cela hérite directement de Rome. Habituons-nous donc à voir sous un jour favorable cette propagande lointaine, qui a valu à l'Angleterre de si belles destinées; persuadons-nous qu'un grand peuple a besoin de se manifester au dehors, d'y verser les inspirations de son génie, les fruits de son activité; qu'il n'y a ni honneur ni profit pour un empire à concentrer péniblement son action, à opérer laborieusement sur lui-même, à s'entourer d'une grande muraille. L'isolement social est un système plus funeste encore que ne l'est l'isolement politique.

On voudrait en vain nous effrayer des jalousies de l'Angleterre. En fait d'entreprises coloniales, l'Angleterre a aujourd'hui tout ce qu'elle peut supporter, et elle commence à comprendre qu'elle

ne peut pas suffire seule à l'entière civilisation du globe. Le rôle qu'elle a majestueusement soutenu jusqu'ici est un peu lourd pour ses épaules; elle sent qu'elle a à la fois charge de besoins et charge d'âmes; elle reconnaît que tout n'est pas bénéfice dans ce travail, elle convie des auxiliaires au partage de sa magnifique mission. Le champ ne manque guères aux pas humains. Si le vieux continent regorge d'hommes, le reste de la terre est encore dépeuplé. Le sol le plus fertile qui soit sous le ciel, les plaines de l'Orénoque et des Amazones sont incultes et désertes. Il y a foule sur un point, vide sur tous les autres. N'est-ce pas la justification de cette loi d'unité qui lie les diverses parties du globe, et l'explication de ce mouvement qui, après avoir appelé sur l'Europe l'excédant des populations asiatiques, pousse aujourd'hui vers l'Afrique, l'Amérique et l'Océanie, la partie aventureuse et entreprenante des populations européennes?

Ce mouvement extérieur, cet esprit d'entreprises, bien servis, bien appliqués, seraient de nature à influer d'une manière décisive sur les grandeurs maritimes de la France. L'intérêt colonial, l'intérêt commercial, dominent la question navale et ne sauraient s'en séparer. On ne peut pas avoir des flottes considérables sans un grand réservoir de marins, et ces marins, la na-

vigation marchande seule les prépare. Or, la navigation marchande, c'est le rayonnement au dehors, c'est un état colonial. Répétons ces vérités vulgaires, afin qu'on n'ait aucun prétexte pour les méconnaître ou les ignorer. Sans doute l'emploi de la vapeur, mieux approprié, peut suppléer à quelques-unes de nos nécessités militaires; mais le besoin d'expansion ne se fera alors que plus vivement sentir dans l'ordre des relations pacifiques. A l'organisation guerrière des nations semble succéder une condition purement laborieuse. Tâchons de lui donner quelques allures de grandeur; transportons dans le domaine des faits tout ce qu'ils peuvent admettre d'instincts généreux et de nobles mobiles. C'est le moyen de relever notre nouveau rôle et de conserver quelques étincelles de cet idéal qui se retire de la vie humaine.

—

LA

FLOTTE FRANÇAISE

EN 1841.

Une sérieuse étude à faire serait celle du rôle que joue la marine dans la vie des nations et de l'influence qu'elle exerce sur leurs destinées. Pour le prestige et l'éclat, rien ne la surpasse, rien ne l'égale ; partout où elle acquiert quelque développement, de brillants résultats l'accompagnent. A diverses époques de l'histoire, la marine a eu la vertu d'élever au niveau des puissances du premier ordre plusieurs villes, plusieurs états, qui ne tenaient qu'une place imperceptible sur la carte du globe : ainsi Tyr et Sidon dans l'antiquité, Venise et Gênes dans le moyen-âge. Son action sur la grandeur d'un pays ne semble dépendre ni du chiffre de la population, ni de la superficie du sol. Longtemps la Hollande

domina, du sein de ses canaux, toutes les mers connues, et la fortune de l'Angleterre est évidemment hors de proportion avec l'étendue de son territoire européen et le nombre de ses sujets originaires.

Ce phénomène tient à plusieurs causes, à deux surtout. L'une est la prospérité financière qu'une navigation considérable détermine toujours. La richesse est un grand élément de force, surtout depuis que les guerres sont devenues des questions de crédit public. Le mouvement maritime assure donc des ressources pour les jours de lutte. En outre, il affermit la trempe du caractère national. Les peuples voyageurs puisent dans une vie aventureuse des qualités inconnues aux peuples sédentaires, la persévérance, la résignation, le besoin d'activité. Leur courage se forme par les hasards, leurs idées s'agrandissent par l'observation. De là, leur rôle si brillant, leur puissance d'initiative, et ces titres de supériorité qui doublent la valeur du nombre.

Quand ce caractère entreprenant s'affaiblit chez un peuple, on peut présager avec certitude sa décadence. Le Portugal a eu sa période d'expansion lointaine. Son pavillon est le premier qui se soit déployé dans l'Océan indien, et Albuquerque sut longtemps en maintenir le prestige. Cabral et Juan de Barros le firent reconnaître

dans l'Amérique du sud et y fondèrent un vaste empire. Que reste-t-il aujourd'hui de tout cela? Qu'est devenu le Portugal, depuis que, désertant son rôle actif, il s'est, pour ainsi dire, replié sur lui-même? Chacun peut le voir et calculer ce que l'esprit national a dû perdre de vigueur dans cette abdication graduelle. L'exemple de l'Espagne n'est pas moins décisif. On se souvient de ce que fut sa marine dans la période de découvertes, honneur éternel du XVI[e] siècle. Cette fortune si rapide, si merveilleuse, qui la mit, pendant un siècle, à la tête de tant de royaumes et de tant de trésors, n'a pas survécu à l'agent qui l'avait conquise. A mesure que la navigation déclinait, on voyait s'en aller les mines du Mexique et du Pérou, les galions et les capitaineries. Sous le coup de ces pertes, l'Espagne s'est peu à peu éteinte : la paralysie, mal combattue aux extrémités, a fini par gagner le cœur. Cette brillante existence s'est évanouie le jour où l'effort extérieur a cessé, et l'on dirait que le génie espagnol s'est brisé sur les récifs anglais en même temps que les vaisseaux de la célèbre *Armada*.

La marine élève donc les petits états, et, quand elle manque aux grands, ils déchoient. Ces deux faits suffisent pour fixer son importance. Les nations qui veulent tenir leur rang doivent dès-lors, parmi leurs moyens défensifs, faire figurer

en première ligne une flotte imposante, une organisation navale placée à l'abri des caprices de l'opinion et des intermittences de la politique. La puissance n'est complète qu'à ce prix. Fût-il maître du continent entier, un peuple serait faible encore, si les mers lui étaient interdites.

Jusqu'ici la France ne semble pas avoir apporté un grand esprit de suite dans la gestion de ses intérêts maritimes. L'histoire de nos flottes se compose d'une succession de triomphes éclatants et de grands désastres, de périodes lumineuses et sombres. L'esprit public obéit à cette alternative. Tantôt il semble faire reposer sur la marine l'avenir entier du pays, tantôt il s'en éloigne comme d'une arme impuissante et inutile. Il ne sait garder de mesure ni dans l'engouement ni dans le délaissement. Aucune persévérance, aucun effort soutenu! Avec Colbert et Seignelay, nos escadres atteignent des proportions inouies. On a 60,000 marins en activité, 100 vaisseaux à la mer, d'autres sur le chantier. La bataille de La Hogue arrête cet essor, et Dubois, complice de l'Angleterre, lui sacrifie les débris de nos escadres. Machault cherche à les réorganiser vers le milieu du dernier siècle, mais une intrigue le renverse du ministère, et des amiraux de cour, tels que Laclue et Conflans, compromettent nos armes d'une manière irréparable. Des échecs

honteux se succèdent. Sous de Boyne, l'abaissement est tel, que l'on fait vendre aux enchères les approvisionnements et les agrès. Sous d'Aiguillon, il va plus loin encore. Le cabinet de Londres exige le désarmement de nos derniers vaisseaux, et une frégate anglaise vient mouiller dans la rade de Toulon pour appuyer cette injonction impérative. La guerre de l'indépendance américaine donne à nos flottes l'occasion d'une revanche; elles y effacent leurs échecs antérieurs et balancent la fortune de nos rivaux. La révolution et le consulat sont moins heureux. Deux grands désastres les traversent; nos armées navales sont anéanties : quelques succès brillants et isolés protestent seuls pour l'honneur du pavillon. Sous l'impression de ces événements, Napoléon désespère de notre marine, et, tout entier à ses gloires continentales, il la confine désormais dans un rôle secondaire.

On voit par quelles alternatives a passé notre établissement maritime. Faute de le maintenir d'une manière constante, chaque effort nouveau équivalait à une création : au lieu de continuer, on recommençait de fond en comble. Des sommes énormes ont été ainsi prodiguées sans profit et sans honneur. Cependant l'existence d'un état naval est si inséparable du jeu régulier des forces françaises, que la marine s'est toujours relevée

d'elle-même, par sa propre vertu, en dépit des préventions et des obstacles. La nature, qui nous a donné un magnifique littoral sur trois mers, nous condamne à ce souci et à cette gloire. Il est des tâches qu'on ne peut pas déserter, si ingrates qu'elles soient, des devoirs qu'il faut remplir, même au prix de quelques mécomptes. L'empire appartient tôt ou tard aux peuples qui ne s'abandonnent pas; c'est à cette condition seulement que le destin leur ménage des diversions imprévues et des réactions inespérées.

Depuis la paix de 1815, et depuis quelques années surtout, la marine tend à reprendre en France la position qu'elle n'aurait jamais dû perdre. Quand l'empire croula, nos blessures étaient profondes. Quinze années de blocus avaient pour ainsi dire aboli la navigation marchande, et les registres de l'inscription maritime, sur lesquels figurent tous les matelots disponibles, comptaient à peine quelques milliers de noms. La renaissance du commerce, les armements auxquels il se livra, l'essor du cabotage, remplirent peu à peu les vides occasionnés par la guerre, et c'est ainsi que l'on put arriver au chiffre de soixante mille marins valides qui forment aujourd'hui le noyau de nos flottes. En même temps les cadres de nos officiers se renouvelaient, se rajeunissaient. L'esprit de corps se

réveillait dans leurs rangs, et des études plus fortes ajoutaient un nouveau prix à leurs services. Le matériel s'améliorait aussi, quoique plus lentement. L'empire avait laissé un grand nombre de vaisseaux ; mais ces vaisseaux, construits en régie, dépérirent presque tous sans faire aucun service. Au lieu de les réparer, on se contenta d'abord, faute de ressources suffisantes, d'entreprendre des constructions plus légères, telles que des bricks et des corvettes. Ce fut une faute : on le sentit bientôt, et après quelques essais malheureux on renonça aux navires de flottille pour songer sérieusement aux vaisseaux de ligne et aux frégates, qui seuls forment la base d'une marine. L'armement et l'équipement firent des progrès rapides, et, vanité nationale à part, on peut dire qu'aujourd'hui personne ne marche avant nous pour l'installation des bâtiments de guerre. A aucune époque, les améliorations de détail ne furent poursuivies avec plus de patience, et introduites avec plus de sagacité [1].

[1] Parmi les perfectionnements introduits dans l'armement et l'installation des vaisseaux, il faut placer en première ligne l'usage des percuteurs, pour les bouches à feu, qui donnent une énergie au moins double à chaque pièce. Les câbles en fer, les caisses à eau, les caisses à poudre, sont aussi des améliorations précieuses. Il faut citer, en outre, les cabestans de MM. Barbotin et Lavergne, les expériences de MM. Janvier et Béchameil pour les bateaux à vapeur, les crémaillères à ridage, les linguets

A mesure que la marine se frayait ainsi de nouvelles voies, il s'opérait dans les esprits une réaction en sa faveur. La France n'est pas, comme l'Angleterre, une sorte de vaisseau flottant dont la mer est le seul appui. Nous tenons au continent par une longue étendue de frontières, et le Rhin nous inquiète plus que la Manche. Les souvenirs les plus vifs des générations actuelles inclinent de ce côté. Le siècle s'est ouvert au bruit des clairons du consulat et de l'empire, et tout se ressent encore de cette odyssée militaire qui promena nos aigles à travers l'Europe. L'action continentale fut si prodigieuse alors, qu'elle laissa le reste dans l'ombre. Les bulletins impériaux ne parlaient pas de nos armées de mer; c'était assez pour les vouer à l'indifférence. Cette impression a longtemps survécu aux circonstances qui l'avaient fait naître; peut-être ses traces ne sont-elles pas encore entièrement effacées. La marine française a eu à lutter contre ces préventions, contre ce dédain. Ceux qui ne l'avaient pas oubliée doutaient ouvertement d'elle. Sur le littoral, on ne croyait pas à son succès; dans l'intérieur, on ignorait

de sûreté pour les câbles, les appareils distillatoires et les fours de MM. Sochet et Pironneau, le système de ridage de M. Campaignac, les projectiles de MM. Jure et Billette, les stoppeurs de MM. Legoff et Joffe, etc.

jusqu'à ses efforts. C'était une situation assez triste; la marine en a triomphé par ses services. Portant avec dignité le poids d'une déchéance antérieure, elle en a peu à peu conjuré l'effet, et a fini par obtenir grâce pour le passé, justice pour le présent. Quoiqu'on lui mesurât les fonds d'une main avare, elle n'en a pas marché avec moins de résolution vers son but, et l'attitude délibérée qu'elle a prise devant Lisbonne, sous les remparts d'Ancône et de Saint-Jean-d'Ulloa, prouve que la conscience de sa force lui est revenue. La faveur publique a salué ces glorieux débuts et remis la marine dans le chemin d'une popularité nouvelle.

Toutefois ce n'est guère que depuis 1839, et dans l'armement nécessité par les difficultés orientales, qu'on a enfin trouvé le moyen d'en faire un instrument militaire de quelque valeur. Avant ce temps, le système fatal des intermittences régnait encore : legs du passé, il semblait survivre aux désastres dont il fut cause. Quand on avait besoin de quelques vaisseaux, de quelques frégates, on les armait ; on les désarmait quand leur mission était remplie. Il en résultait deux graves inconvénients : l'un de condamner les équipages à des apprentissages successifs et incomplets sans qu'ils parvinssent jamais à acquérir une instruction réelle; l'autre d'absorber en frais d'arme-

ment et de désarmement des sommes avec lesquelles on aurait pu obtenir un bon service continu. Ainsi ce système sacrifiait notre force à de faux semblants d'économie; il était à la fois coûteux et impuissant. Tandis que dans l'armée de terre on admettait la permanence des cadres comme la base indispensable d'une bonne organisation, dans l'armée de mer on ne procédait que par solutions de continuité. A peine un équipage était-il exercé, qu'on le brisait, soit pour le congédier, soit pour le reconstituer autrement. Dès-lors la valeur des hommes était diminuée; la valeur de l'ensemble était anéantie. On avait une marine viagère et non une marine stable. Avec ces armements interrompus, plus de grandes manœuvres, plus d'évolutions d'escadres : l'instruction navale restait à son premier degré, et la guerre pouvait nous surprendre sans que nos officiers en eussent fait l'apprentissage. La longue campagne d'Orient nous a fait entrer dans un meilleur système, celui de l'armement permanent. Ne lui dût-on que ce progrès, elle aurait assez fait pour la réforme navale. De cette campagne est sortie une flotte dont la valeur se multiplie par trois années de service suivi, et qu'on n'énervera pas, il faut l'espérer, par une dislocation inopportune.

Il faut avoir vu les rades d'Hyères et de Toulon dans le cours des trois mois qui viennent de s'é-

couler, pour se faire une idée exacte de la puissance de ce bel armement[1]. Aucun spectacle n'est plus imposant que celui-là; l'imagination la mieux inspirée n'en saurait concevoir la grandeur ni le charme. Quinze vaisseaux de ligne, se couvrant de signaux ou s'enveloppant de fumée, ouvrant à la brise leurs blanches pyramides de toile, ou les faisant disparaître comme par magie, offrent un ensemble qui éveille un sentiment d'orgueil mêlé d'enthousiasme. Un œil exercé comprend sans

[1] Voici l'état de notre flotte dans la Méditerranée :

Océan, *Souverain*, *Friedland*, *Montebello*, de 120 canons;
4 vaisseaux, portant ensemble. . . . 480 canons.

Jemmapes, *Hercule*, de 100 ;
2 vaisseaux. . . . . 200 —

Iéna, *Inflexible*, *Suffren*, de 90 ;
3 vaisseaux. . . . . 270 —

Diadême, *Jupiter*, *Santi-Petri*, *Neptune*, de 86 ;
4 vaisseaux. . . . . 344 —

Trident, *Généreux*, *Marengo*, *Triton*, *Ville de Marseille*, *Alger*, *Scipion*, de 80 ;
7 vaisseaux. . . . . 560 —

En tout 20 vaisseaux, portant ensemble. . . 1,854 canons, et montés par 18,000 marins environ.

Cette flotte est commandée par le vice-amiral Hugon, le vice-amiral La Susse et le capitaine de vaisseau Leray. Trois vaisseaux sont à Tunis, deux dans le Levant, le reste à Toulon ou en service sur les côtes de l'Algérie.

A ces vingt vaisseaux il faut ajouter dix frégates armées et une vingtaine de bateaux à vapeur. Dans ces forces ne sont pas comprises celles qui se trouvent dans nos ports de la Manche.

peine tout ce qu'il y a d'énergie dans ces instruments de destruction qui peuvent vomir plus de dix mille livres de fer par minute, et continuer pendant dix heures cette formidable besogne. Rien de plus émouvant que les grandes scènes du combat maritime simulées par cette armée flottante, depuis l'épisode du branle-bas jusqu'à celui de l'abordage. Quel ordre et quelle précision! On croirait que chaque vaisseau prend une âme dans laquelle toutes les volontés viennent se confondre. A un signal, les vergues se peuplent; à un autre signal, elles se dégarnissent. On ne saurait dire d'où sort cette nuée d'hommes qui paraît et se dissipe avec la rapidité d'une vision. Mille matelots se croisent sur le pont, dans les airs, au sein des batteries, sans s'embarrasser, sans se heurter et sans se nuire; et quand la voix du commandant les lance sur un vaisseau ennemi, on est effrayé de voir par quels chemins ces démons ailés arrivent jusqu'à leur proie.

L'esprit qui a présidé à l'organisation de cette flotte est, comme on l'a dit, tout nouveau parmi nous. Les brillants exploits de l'amiral Roussin dans le Tage, et du vice-amiral Baudin au Mexique, ont préparé les voies à cette renaissance, et les événements récents l'ont sanctionnée. C'est le produit d'efforts nombreux et de circonstances diverses. Avant 1839, MM. Lalande et La Susse,

à la tête de quelques vaisseaux, parcouraient déjà la Méditerranée : ils allaient prévenir dans la baie de Tunis les entreprises de la Porte contre cette régence, ou paraissaient devant Naples, comme autrefois La Touche-Préville, pour y demander compte, sous les canons du château de l'Œuf, des restrictions onéreuses que l'on y imposait à notre commerce et à nos paquebots d'Orient. Mais nos forces navales étaient alors bien peu considérables. En fait de vaisseaux de ligne, on n'avait que *le Suffren* et *le Triton*, dont l'installation remonte à 1837, et *l'Hercule*, prêt en 1838. Les premiers ordres donnés pour un armement sérieux datent de la fin de 1838, et dans le cours de 1839 dix vaisseaux prirent la mer : en janvier *le Jupiter* et *l'Iéna*, en mai *le Trident* et *le Généreux*, en juin *le Diadême* et *le Santi-Petri*, en août *le Neptune* et *le Montebello*, en septembre *l'Alger*, en octobre *l'Océan*. Au 1er janvier 1840, treize vaisseaux étaient en activité de service, quatre en disponibilité, *le Souverain*, *le Marengo*, *la Ville de Marseille*, *le Scipion*. Dans les huit mois qui suivirent, on compléta la flotte telle que nous la voyons aujourd'hui, en achevant l'équipement des vaisseaux placés en commission de port, et en y ajoutant les trois beaux vaisseaux neufs, *l'Inflexible*, *le Jemmapes* et *le Friedland*. Tel a été le mouvement matériel et successif de l'armement

actuel; il est facile d'en dégager la part qui revient à chaque ministère. L'initiative de l'envoi d'une flotte dans les mers du Levant appartient au 15 avril, qui y expédia le contre-amiral Lalande; le 12 mai poussa les travaux avec quelque zèle; le 1er mars les compléta avec une résolution qui lui fait honneur.

Deux officiers-généraux, MM. Lalande et Hugon, qui se sont succédés dans le commandement de cette flotte, ont apporté à son instruction les soins les plus attentifs, les plus assidus. Une émulation féconde a régné, grâce à eux, dans toutes les parties du service, et, s'étendant jusqu'aux chefs, a produit les meilleurs effets. Dans la longue campagne d'Orient, les Anglais eux-mêmes ont pu reconnaître l'habileté de nos équipages dans les manœuvres de la voile et du canon. En croisant les rades de Métélin aux Dardanelles, du golfe d'Ourlac à Bezica-Bey, nos vaisseaux ont acquis, en temps de paix, une portion des qualités pratiques de la guerre. Secondé par d'excellents capitaines, M. Lalande a donc contribué à donner à la marine française l'impulsion heureuse qui l'anime aujourd'hui. M. Hugon n'a montré ni moins de persévérance ni moins d'activité. Sous l'empire de circonstances politiques plus ingrates, il a su entretenir dans la flotte cette vie et ce mouvement dont elle a besoin; il

l'a maintenue en haleine par de fréquentes sorties, par des évolutions en corps d'armée, par des appareillages et des mouillages renouvelés souvent. Pour rendre justice à cette suite d'efforts, il suffit d'avoir vu nos vaisseaux, leur brillante tenue, l'ordre qui y règne, la discipline des équipages, et la merveilleuse intelligence qui préside aux exercices. Un vaisseau est un microcosme, un monde en miniature; tout y a sa place rigoureusement assignée, et l'existence de ce bel ensemble tient surtout à la précision des détails. Chaque pièce de canon a ses servants; chaque hune a ses gabiers. Ces longues batteries, à un moment donné, vont servir de dortoirs, et l'on verra de longues files de hamacs s'y balancer au gré de la vague. Mais qu'un signal se fasse entendre, à l'instant ces hommes sont debout, ces hamacs disparaissent, la batterie n'est plus qu'un champ de combat. Il en est ainsi de tout le reste. Chacun à bord a le sentiment de sa fonction; la vie y est méthodiquement ordonnée; les usages, les devoirs, les relations, y sont aussi formellement réglés que la distinction des logements et des tables. La force de l'arme est dans cette organisation. A ce point de vue, la flotte ne laisse rien à désirer. Jamais le personnel de notre marine ne fit preuve de qualités plus réelles et n'eut, à un plus haut degré, cette valeur combinée qui

naît de la qualité des hommes et de leur éducation acquise.

Peut-être le matériel offre-t-il un peu plus de prise à la critique. La flotte ne compte qu'un très petit nombre de vaisseaux neufs : *le Friedland* et *le Jemmapes*, lancés en 1840; *l'Inflexible*, en 1839; *l'Hercule*, en 1836. Parmi les autres, il en est qui remontent au temps de la république, comme *l'Océan*, magnifique trois-ponts, sur lequel M. Hugon a mis son pavillon d'amiral. Il est vrai que *l'Océan*, lancé en 1790, a été en 1836 l'objet d'une refonte à peu près complète. Huit vaisseaux datent de l'empire : *le Montebello*, refondu en 1822; *l'Iéna*, refondu en 1834; *le Diadême*, en 1836; *le Trident*, en 1820; *la Ville de Marseille*, en 1825; *le Scipion*, en 1823, *l'Alger*, en 1834; *le Marengo*, en 1832. Les sept autres vaisseaux armés, *le Santi-Petri*, *le Neptune*, *le Jupiter*, *le Triton*, *le Généreux*, *le Souverain*, appartiennent à la restauration ou au régime actuel. Dans le nombre il n'en est que deux, *le Généreux* et *le Jupiter*, qui n'aient pas encore subi de refonte. On le voit, ce matériel n'est pas très neuf dans son ensemble, et sur bien des points il faudrait le rajeunir. *L'Iéna* et *le Triton*, fortement éprouvés par la campagne d'hiver, doivent être prochainement réformés. *Le Scipion*, *le Trident*, *la Ville de Marseille*, *le Marengo*, ont accompli,

depuis leur dernier radoub, les seize années d'âge qui sont, pour les vaisseaux, la limite d'un bon service. *Le Montebello*, dont les réparations datent de 1822, est dans le même cas. Dix vaisseaux à peine sur vingt présentent toutes les conditions désirables de solidité et de durée. Il serait donc temps de mettre la main à ceux qui dorment sur nos chantiers, et dont seize au moins se trouvent entre dix-huit et vingt-deux vingt-quatrièmes d'avancement.

C'est là un de nos côtés faibles, et nous ne voyons pas qu'on fasse rien pour y remédier. On dirait que la pensée du baron Portal, survit encore dans l'administration. Refondre de vieux vaisseaux au lieu d'en construire de neufs, voilà quelle semble être la marche constamment suivie. On a pu voir cependant, dans une série d'épreuves, combien elle est funeste aux armements et en même temps dispendieuse. Des vaisseaux ont été refondus jusqu'aux dix-neuf vingt-quatrièmes, c'est-à-dire qu'à cinq vingt-quatrièmes près on a refait un ancien vaisseau, au lieu d'en installer un neuf. Les chantiers ne manquent pas de vaisseaux commencés : nous en avons vingt-six, et pourtant on n'en a lancé que quatre depuis neuf ans, dont trois en 1839 et 1840. Même après les événements d'Orient, le budget de la marine portait cette

déclaration affligeante : « Les 2,621,000 fr. qu'on propose d'affecter, en 1841, aux constructions navales ne seront appliqués, quant aux vaisseaux et aux frégates, que pour la somme de 343,000 fr., avec lesquels on fera quatre vingt-quatrièmes de vaisseau et trois vingt-quatrièmes de frégate. » Ainsi, au milieu même des incertitudes de la politique, le gouvernement se résignait à ne construire qu'un vaisseau et une frégate dans le courant de huit années. Cette situation ne saurait se prolonger. La flotte a besoin de vaisseaux neufs : il est temps qu'on le sente et qu'on y pourvoie.

Les moyens de renouvellement de ce matériel ne sont pas non plus à la hauteur de nos besoins. Nos arsenaux militaires ne contiennent pas, il s'en faut de beaucoup, les approvisionnements nécessaires pour l'armement fixé par l'ordonnance du 1er février 1837. D'après des calculs qui paraissent fort exacts [1], il manquait, il y a un an, dans nos magasins, 21,000 stères de bois, 300,000 kilog. de cuivre et de bronze, 700,000 kilog. de chanvre, 2 millions de kilog. de poudre de guerre, 4 millions de mètres de cordages, 400,000 boulets, 2 millions de balles de mitraille,

[1] Rapport de M. le baron Tupinier, directeur des ports. — Brochure de M. Maissin, lieutenant de vaisseau.

9,000 affûts, 3,000 pièces d'artillerie, et dans des proportions équivalentes, de la toile à voile, des câbles de fer, des caisses à eau, et autres articles d'équipement. Le dernier budget a sans doute contribué à niveler une portion de ce déficit, mais la distance qui existe entre l'approvisionnement actuel et l'approvisionnement normal est encore très grande. La qualité des matériaux a aussi plus d'une fois excité des plaintes, et dans les existences figurent particulièrement des fers et des bois qui doivent être regardés comme de rebut. Au lieu de 80 cales de construction que nécessitent des travaux actifs, on n'en compte que 53, 10 bassins de carénage quand il en faudrait 20. Tous nos ports militaires manquent de forges, et Toulon, faute d'ateliers suffisants, ne peut pas utiliser tous ses vieux fers, dont l'emploi offrirait une grande économie. Les scieries de bois sont encore dépourvues, dans plusieurs ports, de machines perfectionnées. Enfin les ateliers accessoires restent ce qu'ils étaient avant qu'on eût songé à faire de notre marine un élément de force respectable et sérieux. Pour ce qui concerne la navigation à vapeur, les choses ont fort peu changé depuis l'époque où il en a été question dans cette suite d'études [1]. Le bateau *le Ténare*,

[1] Voyez ci-dessus, page 318, *Avenir de notre Marine*.

dernièrement essayé, n'a pas eu des destinées heureuses, et *le Pluton*, malgré des résultats plus satisfaisants, laisse encore beaucoup à désirer. Il faut attendre maintenant l'épreuve des paquebots transatlantiques, dont la construction se poursuit dans divers ports militaires ou marchands. Mais avant tout il importe que l'état ait enfin, pour la construction et la réparation des machines, des ateliers plus importants que l'ébauche ridicule qui figure dans l'arsenal de Toulon.

Ainsi l'impression qui naît du spectacle de nos flottes ne saurait désarmer la sévérité des jugements que l'on peut porter sur leur mécanisme. Cependant, en ceci encore, il faut se défendre de l'exagération, et ne pas pousser les choses à l'extrême, comme l'a fait un organe accrédité du gouvernement. Les imperfections du matériel naval ne sont pas irréparables, et chaque jour elles tendent à disparaître. Déjà, grâce à l'élan donné par le dernier ministère et à la dotation généreuse qui l'a suivi, de grandes améliorations ont été réalisées dans divers services. Les magasins sont dégarnis sans doute, mais pas autant qu'on affecte de le dire, et s'il y a insuffisance pour l'armement de quarante vaisseaux et de cinquante frégates, fixé par l'ordonnance de 1837, il y a excédant sur les besoins de l'effectif actuel. N'outrons rien, ni notre faiblesse, ni notre

force. Quant au personnel, il est évident que son instruction pour les manœuvres d'escadre ne date que de ces trois dernières années; mais il serait puéril d'y voir un motif réel d'infériorité, et rapprocher cette situation de celle d'Aboukir et de Trafalgar est une injustice gratuite. Vingt-sept années de paix ont mis, sous le rapport de la grande tactique, toutes les marines sur le même niveau. A l'étranger comme en France, les équipages ont été renouvelés à diverses reprises, et si la tradition survit encore dans les règlements, elle n'existe plus dans les hommes. Les cadres de l'amirauté anglaise comptent sans doute des vétérans nombreux; mais à vingt-sept ans d'intervalle, un pareil avantage se transforme presque toujours en inconvénient [1]. Il n'y a donc pas lieu de s'alarmer aussi haut de ce que nos officiers de marine n'ont pas fait la guerre comme Nelson. Les Nelson sont rares de tous les temps, et après un quart de siècle de paix ils sont impossibles.

Loin de nous la pensée d'exciter l'orgueil national et de le pousser vers des entreprises témé-

[1] Les journaux anglais le sentent eux-mêmes. L'un d'eux disait dernièrement : « *Our list of admirals is better calculated to make the country tremble than the ennemy.* » (Notre liste d'amiraux est de nature à faire trembler le pays plutôt que l'ennemi.)—Sur 159 amiraux, il n'y en a que 12 en activité ; 10 ont plus de 80 ans, et 48 plus de 70.

raires. L'Angleterre a des ressources navales que la France ne semble pas destinée à posséder. Sa marine militaire s'alimente dans une réserve de 180,000 matelots, tandis que la nôtre roule dans un cercle de 50,000 hommes. Que chaque nation obéisse à son génie et à sa fortune : notre pays ne peut pas aspirer à l'empire des mers, mais il faut qu'il soit assez fort pour en assurer la liberté. Ce n'est pas pour nous une question d'ambition, mais d'indépendance. Notre commerce appelle une protection chaque jour plus nécessaire; nos possessions coloniales, si réduites qu'elles soient, ne sauraient se passer de l'appui du pavillon national. Laisser de semblables intérêts à la merci d'un peuple rival, ne paraître sur les mers que sous son bon plaisir et relever entièrement de son caprice, serait une abdication si formelle, que personne en France, il faut le croire, ne se résignerait à la subir. Cette abdication, d'ailleurs, n'est plus possible depuis qu'une province nouvelle a été fondée dans le nord de l'Afrique. La libre circulation de la Méditerranée importe à la conservation d'Alger, et si nous ne nous sentions pas la force de défendre, en tout temps, par tous les moyens, une conquête si chèrement payée, il vaudrait mieux l'abandonner sur-le-champ aux dévastations des Arabes.

Il faut que nous soyons respectés sur les mers :

les plus grandes questions de notre époque n'auront pas d'autre théâtre. Mille difficultés, souvent signalées, toujours présentes, dominent encore la politique et enchaînent les états à des mesures de précaution. L'Orient est ce qu'il était, ce qu'il sera tant que les ambitions qui méditent sa ruine ne seront pas satisfaites; la Grèce, la Crète, Tunis, l'Espagne, offrent des embarras qu'il est plus facile d'ajourner que de faire disparaître. Une surveillance active est donc commandée sur divers points, pour diverses causes. Nos flottes seules peuvent y pourvoir. Toujours disponibles et prêtes à se porter vers les points compromis, elles sont l'arme de la situation. Leurs mouvements n'ébranlent pas l'Europe comme le ferait la marche de nos bataillons; elles ne portent pas nécessairement la menace dans leurs flancs, et peuvent réduire leur rôle à une protection pacifique. Une flotte, c'est la paix, mais la paix vigilante, et par conséquent durable; la paix fondée sur la puissance, la force dans le repos. Vingt vaisseaux de ligne ne sauraient en aucun cas être considérés comme un effectif de guerre : ce nombre est à peine suffisant pour former les marins nécessaires à notre défense. L'Angleterre peut désarmer ses flottes, car son commerce ouvre ses cadres aux matelots congédiés, les salarie, les perfectionne, et les lui rend

de nouveau au premier appel. Le personnel change ainsi de destination et de service, mais sans s'appauvrir, sans se dissoudre. En France, les choses vont autrement. Notre navigation marchande ne s'exerce que dans des limites fort étroites. Les moindres secousses l'affectent, son travail n'est pas soutenu. Aussi, dans son organisation actuelle, ne saurait-elle assurer de l'emploi aux équipages que l'état licencie. Ces hommes prennent alors une autre direction et sont presque tous perdus pour nos vaisseaux. De là cette nécessité d'un armement permanent, qui forme constamment des sujets, et ne les libère qu'après les avoir renouvelés. La pénurie des matelots se trouve ainsi balancée. C'est pour la même raison qu'il convient de ne pas disloquer, éparpiller les escadres. Quand on a des forces restreintes, il faut les multiplier par la cohésion, par la simultanéité. Les plus grands désastres de notre marine tiennent à ce que nos forces se sont partagées entre les grands ports militaires de la France. Prises isolément, nos divisions ont presque toujours été écrasées, et pour ne citer que ce fait, la bataille de la Hogue n'eut un résultat funeste que parce que d'Estrées ne fit pas à temps sa jonction avec Tourville. Que la flotte entière fût sortie de Brest, et nous restions maîtres de la mer au moins pour un demi-siècle.

Il est des esprits que la conscience de notre infériorité décourage, et qui, au lieu d'y puiser le devoir de persévérer, pencheraient pour la résignation. Les chances de la lutte les effraient, et ils s'en remettraient volontiers à la magnanimité du plus fort. Ils se défient de la hardiesse que peuvent donner des préparatifs imposants, et redoutent encore, de la part de notre marine, quelques-unes de ces déceptions dont son histoire est semée. Capituler leur paraît plus sage que de courir vers la défaite. A ces conseillers timides il faut répondre que la France ne serait dans aucun cas prise au dépourvu. Une rupture injuste y ferait éclater tout ce que l'esprit national renferme d'énergie et de ressort. Les duels inégaux ne tournent pas toujours à l'avantage des provocateurs, et la bonté d'une cause ajoute beaucoup à ses chances. Si jamais notre pays en était réduit à recourir à la fortune des armes, il trouverait, qu'on n'en doute pas, de quoi suffire à la situation qu'on lui aurait faite. La France représente en Europe un grand principe, celui de la liberté des mers. On la sait courageuse, on la sait désintéressée : elle ne fait pas acheter son concours; elle n'exploite pas ses alliances. Les marines secondaires n'attendent qu'un signal pour se rallier à une marine du premier ordre qui leur donnerait une valeur

combinée, une puissance fédérative. Lorsqu'elles croiront rencontrer chez nous ce point d'appui, elles viendront ranger leur pavillon à l'ombre du nôtre, jalouses de venger enfin ces avanies de détail qu'on ne leur a jamais épargnées, et de fonder, à l'aide d'une association, ce respect des faibles, qu'elles n'ont jamais pu faire prévaloir dans leur isolement. Une semblable coalition pourrait embrasser l'Europe et l'Amérique, afin qu'une fois au moins dans les siècles il fût décidé si la mer est l'apanage exclusif d'une nation ou la propriété de toutes.

Cette ressource défensive ne serait pas la seule; notre pays en aurait d'autres sous la main. Une arme nouvelle, la vapeur, semble destinée à faire désormais une diversion puissante dans les guerres navales. Quoique son emploi ne soit encore ni bien défini ni bien déterminé, on pressent que les privilèges de topographie s'amoindriront devant elle, et qu'elle peut devenir, jusqu'à un certain point, un pont jeté entre les terres que la mer sépare. Un pays exposé à une surprise continentale cesse d'être, dès-lors, aussi fier de son inviolabilité; il lui faut une armée de terre pour se défendre; il est astreint à une double dépense et à un double effort. Plus vulnérable, il devient moins accessible aux inspirations de l'orgueil ou de l'intérêt;

il ne force pas son ennemi jusque dans son honneur, car il sait que des représailles pourraient l'atteindre jusque dans son existence.

Dieu merci, personne n'en est là aujourd'hui. Nous vivons dans une époque de tempéraments, de concessions mutuelles, et on ne place aucun peuple dans la nécessité de vaincre ou de périr. Sans doute l'Angleterre a plus d'une fois, dans le cours des siècles, abusé de ses succès et écrasé ce qui faisait obstacle à son ambition. Vis-à-vis de la France, sa politique n'a pas toujours été juste ni loyale; une jalousie profonde semblait surtout l'animer. Ainsi, tant que nos ports militaires étaient déserts, nos ports marchands inactifs, l'Angleterre nous abandonnait à nos destinées et nous honorait d'une majestueuse indifférence. Mais notre commerce se réveillait-il, nos armements reprenaient-ils quelque vigueur, à l'instant même la susceptibilité renaissait, et avec elle l'aigreur et les mauvais procédés. Alors tout devenait prétexte à une rupture. La guerre commençait par une brusque confiscation de nos bâtiments marchands et se terminait par une coalition continentale. Par trois fois les hostilités se sont reproduites avec ce même caractère et les mêmes circonstances : la première fois, sous Louis XIV, à la rupture de la paix de Nimègue; la seconde, sous Louis XV, à l'origine de la

guerre dite de Sept-Ans; la troisième, sous le consulat, quand la paix d'Amiens fut inopinément violée. Trois coalitions, la ligue d'Augsbourg, la guerre avec le grand Frédéric, et la sainte-alliance, caractérisèrent ces trois époques: elles furent toutes l'œuvre de l'Angleterre. Ce n'est pas nous qui l'accusons, c'est l'histoire.

Ce qu'elle a été dans le passé, nous ne croyons pas que l'Angleterre puisse l'être de nos jours. Il est des rôles qui ne sauraient se soutenir longtemps, et une heure sonne où l'on revient de soi-même à des sentiments de modération et de sagesse. La turbulente croisade de lord Palmerston a pu un moment faire croire au retour des procédés anciens et à un nouvel épisode de cette politique mêlée de ruse et de violence qui a tenu une si grande place dans nos relations; mais du sein même de cet incident il s'est dégagé la preuve que rien ne ranimera plus désormais, dans toute leur vigueur, les longues haines qui divisèrent les deux peuples. Le réseau des intérêts, des habitudes, des idées, est trop serré maintenant pour qu'on puisse le briser avec impunité. La situation de l'Angleterre lui conseille d'ailleurs de la prudence : elle porte avec fermeté le poids des embarras qui l'assiègent, elle y suffit, elle les conjure ; mais elle est arrivée à un point où la mesure serait facilement comblée.

Certes, ce n'est pas du côté de la France qu'est venu le moindre obstacle à ses entreprises : jamais longanimité plus grande et tolérance plus complète ne furent données en exemple au monde. Aucun des empiètements réalisés dans les Indes ne nous a arraché une remontrance; nous avons laissé arborer le pavillon anglais sur les deux continents de la Nouvelle-Zélande, au préjudice des droits antérieurs ; nous avons assisté à l'exécution du pacha d'Égypte, notre allié naturel, nous avons même aplani, par une médiation efficace, les difficultés survenues entre le gouvernement napolitain et le cabinet de Londres. Que de preuves d'abnégation fournies dans le cours de quelques années !

Ces preuves auraient dû suffire à nos voisins, et empêcher qu'ils ne prissent le moindre ombrage du maintien de notre armement naval. Cependant l'Angleterre insiste sur la nécessité d'une réduction réciproque de ses forces de mer et des nôtres; elle fait valoir des raisons de concorde et d'économie, elle nous invite à ménager nos finances, peut-être à cause des inquiétudes que lui donnent les siennes. On a vu pour quels motifs, dans toute hypothèse, une ouverture pareille devait nous trouver extrêmement circonspects. Mais ici se présente en outre une circonstance au moins singulière. En même temps qu'il nous

invite à désarmer, le cabinet anglais envoie des renforts à ses flottes. En même temps qu'il nous propose une dislocation navale, il réorganise ses escadres et donne avec quelque solennité sir E. Owen, choix bien caractéristique[1], pour successeur à lord Stopford dans le commandement de la Méditerranée. Les proportions d'ailleurs sont encore toutes à l'avantage de l'Angleterre, et, dans l'état des deux effectifs, les réclamations devraient plutôt partir de notre côté que du sien. La flotte anglaise, dans ses diverses stations, compte 32 vaisseaux de ligne, portant 2,572 canons[2]; la nôtre n'en offre que 20, armés de 1,854 canons. La différence est au moins la même pour les frégates et les bâtiments de flottille. Dans l'armement à vapeur, notre infériorité est plus grande encore, non-seulement pour le nombre des navires, mais encore pour leur force. 54 *steamers* de guerre figurent dans le service anglais, tandis qu'en y comprenant même les

[1] Sir Édouard Owen passe dans les cercles maritimes pour un acharné antagoniste de la France. En 1833, il se présenta comme candidat aux hustings de Sandwich, et le début de son discours fut ceci : « Je suis de l'école de Pitt, et je résume ma politique dans ma haine contre la France. » Le capitaine Towbridge, son concurrent, prit le thème contraire, et fut élu.

[2] Voici l'état actuel de la flotte anglaise :

Dans la Méditerranée, sous les ordres de l'amiral Omanney : *Britannia*, *Howe*, de 120 canons; *Rodney*, de 92; *Asia*, *Powerfull*, *Thunderer*, *Ganges*, *Calcutta*, *Bellerophon*, *Van-*

deux bâtiments qui viennent d'être mis à la mer, nous n'en avons encore que 32. Les paquebots-poste, si on les ajoutait à cet effectif, ne suffiraient pas pour niveler les situations, et l'Angleterre d'ailleurs pourrait se prévaloir, à bien plus juste titre, des magnifiques paquebots de 450, 500 et 600 chevaux que ses ports de commerce expédient à travers le grand Océan. Ce n'est pas tout : parmi ses *steamers* militaires, la flotte anglaise en présente 7 de la force de 220 chevaux ; c'est-à-dire de véritables frégates pour les dimensions : *Vesuvius*, *Stromboli*, *Salamandre*, *Rha-*

guard, de 82; *Implacable*, *Benbow*, *Monarch*, *Indus*, *Hastings*, de 72;

15 vaisseaux, portant ensemble. . . 1,266 canons.

Dans les divers ports de l'Angleterre, sous les ordres de l'amiral Owen : *Queen*, de 110; *Princess Charlotte*, *Imprenable*, de 104; *Formidable*, de 84; *Cambridge*, de 78; *Belle-Isle*, *Edimbourg*, *Hercule*, *Illustrious*, de 72; *Warspite*, *Dublin*, de 50;

11 vaisseaux, portant ensemble. . . 868 —

Dans la station du Portugal : *Donegal*, de 78; *Revenge*, de 72;

2 vaisseaux. . . . . 159 —

Dans les Indes orientales et occidentales : *Magnificent*, *Melville*, *Wellesley*, *Blenheim*, de 72;

4 vaisseaux. . . . . 288 —

En tout 32 vaisseaux, portant ensemble. . . 2,572 canons, sans compter les frégates à voiles et à vapeur, et une flottille considérable.

damanthe, *Prometheus*, *Phenix*, *Dee*, et un de 320 chevaux, qui a l'aspect d'un vaisseau de ligne, *Gorgon*. Nous n'en avons que trois de 220 chevaux : *Véloce*, *Caméléon*, *Pluton;* aucun au-dessus. Les distances respectives sont donc bien gardées quant au matériel. Le personnel maritime de l'Angleterre est de 37,000 hommes, et c'est à peine si nous en comptons aujourd'hui 25,000 sous notre pavillon. Ainsi même disproportion, et toujours contre nous. Les ressources des budgets ne sont pas moins inégales : dans les années 1841 et 1842, la marine anglaise a été dotée de 141,200,000 et de 171,310,000 francs, sans préjudice des crédits extraordinaires. Ce ne sont d'ailleurs là pour elle que des allocations très modérées, si on les compare au temps où les flottes britanniques absorbaient annuellement un demi-milliard [1]. Notre marine n'a jamais eu ni

[1] Voici les budgets de la marine anglaise durant les guerres de l'empire. A la progression de leurs chiffres, on pourra se faire une idée des efforts que lui a coûtés la résistance de Napoléon.

ANNÉES.	LIV. STERL.	ANNÉES.	LIV. STERL.
1803.	— 10,211,378 —	— 1809.	— 19,578,467
1804.	— 12,350,606 —	— 1810.	— 18,975,120
1805.	— 15,035,630 —	— 1812.	— 19,395,759
1806	— 18,864,341 —	— 1813.	— 20,093,709
1807.	— 17,400,337 —	— 1814.	— 19,312,070.
1808.	— 18,087,547 —		

Ainsi, pendant cinq ou six années, l'Angleterre a dû affecter

les mêmes prétentions ni les mêmes besoins. Il est vrai que ses dépenses figurent, dans le budget de 1842, pour une somme de cent vingt-cinq millions environ, mais dans ce chiffre sont compris les débours imprévus causés par les événements de l'an dernier, débours qui ont dû s'aggraver de l'insuffisance de tous les budgets antérieurs[1]. De 1815 à 1841, la dotation de notre marine n'a pas dépassé en moyenne soixante-cinq millions, somme insuffisante pour la faire

annuellement plus de 500 millions de francs au budget de sa marine. Le Boucher a calculé que les deux guerres de 1773 à 1802, et de 1803 à 1815 ont coûté à la Grande-Bretagne 40 milliards 500 millions.

[1] Voici quelques-uns des budgets de la marine française, antérieurs au budget extraordinaire de 1842 :

ANNEÉS.	FRANCS.	ANNÉES.	FRANCS.
1820.	— 49,421,000 —	— 1830.	(Conquête d'Alger) : 90,456,000
1822.	— 60,818,000 —	1831.	— 70,874,000
1823.	— (Guerre d'Espagne) : 73,543,000 —	— 1832.	— 61,000,000
1826.	— 58,613,000 —	— 1839.	— 68,000,000.
1828.	— 80,907,900 —		

En 1840 seulement, la dotation commence à s'élever par suite de la nécessité d'entretenir une escadre dans les mers du Levant. Cette année-là, le chiffre est de 72,015,000 ; l'année suivante, de 74,015,000.

On peut voir par ce tableau que l'allocation pour les dépenses de la marine a été plus élevée sous la restauration que sous le régime de juillet. La moyenne de 1822 à 1831 est de 69,500,000 francs, celle de 1832 à 1841 n'est que de 66,110,000 francs. Cette diminution, il faut le remarquer, a eu lieu dans une période où la dotation de tous les autres services s'est accrue.

vivre, mais qui a du moins servi à l'empêcher de périr. A ce point de vue, aucun régime n'a moins fait que le nôtre pour la marine, si ce n'est celui de Dubois. Pendant la guerre de l'indépendance américaine, la France consacra à l'entretien et à l'augmentation de ses flottes 200 millions par an; la république française y employa 140 millions, le consulat 92, l'empire 127. L'empire et le consulat, qui souscrivaient à de tels sacrifices, avaient pourtant désespéré de la marine. Nous sommes moins prodigues de moitié, nous qui avons repris confiance en elle.

Voilà, sans exagération comme sans déguisement, les deux situations. Si l'une des parties a le droit de réclamer contre un défaut d'équilibre, ce n'est évidemment pas celle qui a fait entendre les premières plaintes. Il y a mieux : tout en nous proposant un désarmement, l'Angleterre n'est pas certaine de pouvoir l'opérer de son côté. N'accusons pas les intentions : les reproches de perfidie ont été trop longtemps échangés entre les peuples, et souvent on a fait peser sur les hommes les torts des situations. L'Angleterre est sur la pente d'une prospérité pour ainsi dire fatale; le succès auquel elle a tant sacrifié, est une divinité implacable, on ne l'apaise qu'à force de victimes. La vie intérieure de la Grande-Bretagne s'est arrangée à l'unisson de ses agrandis-

sements extérieurs, et avec la rapidité du mouvement qui emporte ce peuple, toute halte serait un choc mortel. Dans cette vaste usine, que tourmente la fièvre d'une production sans cesse accrue, chaque débouché qui se ferme au-dehors provoque une douleur, détermine une souffrance. L'industrie anglaise est inquiète quand on ne lui donne pas sa proie, elle cherche alors de nouveaux pays à dévorer. Un triste jour sera celui où, le dehors lui manquant, elle regardera autour d'elle. Jusqu'ici on a eu constamment quelque chose à offrir à cette avidité croissante, tantôt les Indes, tantôt le Canada, l'Australie ou le cap de Bonne-Espérance, un jour le bassin entier de l'Indus, le lendemain la Chine, sans compter les privilèges de pavillon, et des avantages commerciaux sur tous les points du globe. Mais ces besoins sont du nombre de ceux qui s'excitent par leur satisfaction même, et leur intensité empire à chaque succès. La politique de l'Angleterre, au lieu de commander aux situations, leur est ainsi subordonnée; elle est devenue une politique d'intérêt, une politique manufacturière. Dès-lors elle ne peut plus répondre de rien, elle ne peut pas engager l'avenir, il ne lui appartient pas. Les métiers, les martinets de forge vident les questions de paix ou de guerre, la diplomatie se règle sur l'état des marchés, et la justice des décisions est à la

merci des commandes. De toute évidence, un gouvernement placé dans ces conditions n'a pas l'entière liberté de ses mouvements, et il peut arriver qu'il soit contraint à attaquer les autres pour n'avoir pas à se défendre lui-même. Une force sérieuse, permanente, lui est donc nécessaire; il faut qu'il ait constamment les moyens de provoquer une diversion aux misères de ses ouvriers et aux fluctuations de son industrie.

Le désarmement est donc moins facile pour l'Angleterre qu'elle ne le croit, qu'elle n'affecte de le dire. Mais sa proposition fût-elle plus sérieuse, il faudrait encore se garder d'y adhérer. On ne saurait trop le répéter, il n'y a pas, entre les deux pays, de parité possible, et un équilibre apparent pourrait au fond n'être qu'une disproportion effrayante. De ce côté de la Manche, les armements se poursuivent avec une lenteur mortelle; de l'autre côté, ils s'improvisent. Woolwich, Sheerness, Plymouth, Deptfort, Chatam, Portsmouth, sont encombrés d'objets d'équipement et d'approvisionnement; Toulon, Brest, Cherbourg, ont souvent manqué des choses les plus usuelles, les plus indispensables. La création d'une flotte est un jeu pour l'Angleterre; pour nous, c'est un travail pénible, un long enfantement. Nous avons aujourd'hui les éléments d'une organisation viable, laissons-les se déve-

lopper. Assez longtemps on a fait de la marine une toile de Pénélope où les uns s'ingéniaient à détruire ce que les autres avaient créé. Le système de l'armement permanent nous a ramenés dans une bonne voie : ne nous laissons troubler dans cet essai, ni par les séductions, ni par les menaces. Comme expédient et comme concession, on a proposé de désarmer les vaisseaux et de garder les hommes, mais quel serait le rôle des hommes hors des vaisseaux? La vertu du système actuel est toute dans cette identification, si l'on peut s'exprimer ainsi, des marins et des bâtiments. On forme ainsi des matelots, on les tient constamment en haleine, constamment exercés, et on les renouvelle en les exerçant encore.

La question étant ainsi vidée, quant aux offres un peu intéressées du pays voisin, il reste à l'examiner du seul point de vue national et dans ses rapports avec une administration prudente de la fortune publique. De politique qu'il était, le débat devient alors financier, et, quoiqu'à un degré plus secondaire, tout aussi digne d'attention. Le problème a déjà été posé, et il est des plus simples. Nos ressources nous permettent-elles d'entretenir à la fois une armée considérable et une imposante marine, de prétendre à une double influence continentale et navale? N'est-ce pas là

un trop grand effort pour notre budget? N'y a-t-il pas à s'alarmer de ces bilans en déficit qui se succèdent depuis quelques sessions? Voilà les craintes que fait naître la perspective du maintien de nos armements, et le sentiment qui les inspire est, dans une certaine mesure, respectable. L'amour des situations régulières tient une place parmi les devoirs de l'homme politique, et le bon ordre des finances importe à la richesse du pays, au crédit public, à la sécurité générale. Loin de nous la pensée de méconnaître un pareil intérêt : il est essentiel, il mérite qu'on le pèse; mais autant il y aurait de légèreté à l'abandonner, autant il y aurait de péril à lui sacrifier des intérêts plus graves. Les pertes d'argent se réparent, les pertes d'honneur ne se réparent pas. En plus d'une occasion, des économies mal faites furent l'origine de sacrifices ruineux. C'est là surtout que le détail ne doit pas emporter l'ensemble, et qu'il faut savoir subir un petit mal pour préparer un plus grand bien.

Les dépenses que peut occasionner le maintien de notre état naval ne sont pas, du reste, aussi considérables qu'on se le figure. Pendant quelques années encore, on aura à porter la peine des négligences antérieures, et à essuyer les sacrifices qui s'attachent à toute création. Mais, quand une fois les bases du nouveau système seront solide-

ment assises, quand la permanence de l'armement aura toutes ses racines, quand les arsenaux renfermeront le matériel fixé par les ordonnances, quand les améliorations partielles auront été réalisées, l'entretien de cet ensemble ne sera plus qu'une charge légère pour le pays, et la dotation de la marine sera ramenée sans effort à des termes très raisonnables. Peut-être s'apercevra-t-on alors que le système énervant des intermittences était, au fond, plus dispendieux qu'un effort constant et soutenu. Les dépenses faites à propos sont surtout essentielles pour un matériel qui tend à dépérir; il est une foule d'objets qu'un usage modéré conserve et que l'inaction ruine. On ne se fait pas d'ailleurs une idée exacte de ce que coûtent les bâtiments de guerre, et de l'économie qui résulterait de leur désarmement. Quelques chiffres éclairciront ce point, et donneront la mesure des avantages pécuniaires attachés à un abandon que combattent tant de motifs politiques.

Un vaisseau de 90 canons, monté par 840 hommes, coûte annuellement à l'état 480,000 fr. pour le matériel, et 488,520 fr. pour le personnel, en tout 968,520 fr.

Une frégate de 50 canons, montée par 440 hommes, coûte 210,000 fr. pour le matériel, 285,480 fr. pour le personnel, en tout 495,000 fr.

Un brick de 20 canons, monté par 113 hom-

mes, coûte 60,000 francs pour le matériel, et 84,600 fr. pour le personnel, en tout 144,600 fr.

Un bateau à vapeur de 160 chevaux de force, monté par 92 hommes, coûte 40,000 fr. pour le matériel, et 72,000 pour le personnel, en tout 112,000 fr.

Ainsi, en portant à 1 million l'entretien d'un vaisseau en activité, et à 500,000 fr. celui d'une frégate, la suppression de 10 vaisseaux et de 10 frégates n'aboutirait, en définitive, qu'à une économie de 15 millions, et encore faudrait-il déduire de ce chiffre les frais qu'exige tout bâtiment de guerre à l'état de désarmement. Voici donc en présence, d'un côté 12 ou 15 millions d'économie, de l'autre l'avenir maritime du pays, sa grandeur, son salut peut-être. Il serait même possible que ces 15 millions, ainsi arrachés au soin de notre véritable défense, fussent gaspillés en petits armements de corvettes et de bricks, proportionnellement plus coûteux, comme on peut le voir, mais qui offrent l'avantage de procurer à des officiers favorisés les commandements en chef qu'ils ambitionnent.

Après de tels calculs, il n'y a pas à hésiter. Maintenons notre flotte : l'intérêt est vital, le sacrifice minime, nul argent n'est mieux placé que celui-là. Souvent, en matière de comptabilité, nous nous sommes montrés magnifiques; cette

fois nous ne serons que prévoyants. Ne laissons pas s'échapper cette arme de nos mains, tout le conseille, même les réclamations dont elle est l'objet. Si elle est une inquiétude à l'étranger, c'est qu'elle est une force pour le pays. Une seule éventualité pourrait faire renoncer la France à la permanence d'un armement naval, ce serait celle où notre commerce prendrait un essor assez grand pour nous créer des ressources en personnel analogues à celles que possède l'Angleterre. Sans prétendre à devenir les facteurs de l'univers, nous devons espérer pour notre navigation marchande, dans un temps plus ou moins prochain, des destinées moins précaires que celles dont elle subit aujourd'hui l'influence. Si jamais nos flottes pouvaient compter sur cent à cent vingt mille matelots empruntés aux ports de commerce, elles seraient, comme les flottes anglaises, en position d'affronter sans crainte un désarmement. C'est l'absence de cet élément nécessaire qui nous oblige à suivre une autre ligne de conduite.

Il n'est pas sans intérêt de savoir au juste où nous en sommes pour notre marine marchande, cette auxiliaire indispensable de la marine militaire. Cette recherche n'a rien que de triste, mais il est des illusions qu'il faut détruire. Nous faisons fausse route, et la statistique, si nous voulons l'écouter, nous donnera de sévères leçons.

Pendant qu'autour de nous plusieurs marines marchandes se développent à vue d'œil et s'emparent du mouvement commercial, la nôtre est non-seulement stationnaire, mais encore en voie de décroissance. En 1663, sous Charles II, la navigation nationale de la Grande-Bretagne ne roulait que sur un chiffre de 95,266 tonneaux, qui s'éleva successivement à 243,693 sous la reine Anne, à 609,798 dans les premières années du règne de George III. En 1787, le total avait atteint 1,101,711 tonneaux; aujourd'hui il flotte entre 2,900,000 et 3,000,000 de tonneaux, c'est-à-dire que, dans le cours du dernier demi-siècle, la navigation anglaise a triplé d'importance. La fortune des États-Unis a été plus rapide encore, et chaque jour elle se rapproche de celle de l'Angleterre. De 1789 jusqu'à nos jours, le tonnage commercial de l'Union américaine a décuplé. Présentant à son début un chiffre de 200,000 tonneaux, elle a déjà dépassé celui de 2 millions de tonneaux, et ses progrès sont si rapides, qu'il devient presque impossible de les suivre. Par deux voies différentes, l'Angleterre et l'Union sont arrivées au même résultat. L'une, par l'acte de navigation de Cromwell, s'est appuyée sur le monopole; l'autre a invoqué la liberté. Pour fonder son monopole, l'Angleterre s'est vue obligée de conquérir par les armes les marchés du globe;

l'Union américaine, moins exclusive, les a conquis par son activité pacifique. Il est évident que, dans cette lutte des deux principes, ce sont les États-Unis qui ont eu le dessus. La liberté s'est montrée plus féconde que le monopole, et l'Angleterre a dû tempérer l'acte de Cromwell par des traités de réciprocité.

La France n'a su prendre ni l'une ni l'autre voie, et c'est ce qui constitue sa faiblesse. Elle ne veut pas que l'étranger vienne la chercher, et elle ne fait rien pour l'aller trouver. Sa navigation marchande repose sur un privilége étroit qui n'a ni la grandeur de l'exclusion anglaise, ni l'attrait de la tolérance américaine. Ce sont des entraves sans compensation, des chaînes sans profit. Ses ports de commerce ne sont ni bien ouverts ni bien fermés; ils n'attirent ni ne repoussent d'une manière absolue; ils semblent céder en se défendant et retenir tout en ayant l'air d'accorder. Ce faux système se résout en impuissance, et les chiffres de notre mouvement maritime l'attestent suffisamment. Pendant qu'en un demi-siècle les autres marines manifestaient leur vitalité par des développements inouïs, la marine marchande de la France en restait toujours à peu près au même point. En 1789, avant les désastres que les guerres acharnées de la république et de l'empire firent peser sur notre commerce, nos di-

verses ports réunis présentaient une navigation d'environ 500,000 tonneaux, et aujourd'hui, à cinquante-deux ans d'intervalle, ce chiffre s'est à peine élevé à 680,000 tonneaux. Depuis quinze ans, une immobilité inquiétante semble avoir marqué le terme de cet essor; il y a même eu, jusqu'à un certain point, déchéance. Ainsi, en 1835, notre effectif se composait de 15,599 navires jaugant 680,631 tonneaux, et l'année dernière, on n'a plus compté que 14,800 navires; c'est le chiffre de 1829. Si l'on décompose les éléments de cet effectif, les choses se présentent sous un aspect plus affligeant encore. Sur ces 15,000 navires, on en trouve 10,600 au-dessous de 30 tonneaux, et 3,000 entre 30 et 100 tonneaux. Qu'on juge de ce qu'il reste en bâtiments de quelque importance.

C'est là une situation qui appelle de prompts remèdes. Dominé par des idées de protection, notre gouvernement a cru trouver un palliatif efficace dans les primes qu'il alloue aux pêches lointaines; mais ce ne sont là, les faits le témoignent, que de vains expédients. Le principal obstacle au progrès de la marine marchande de la France, c'est qu'elle s'exerce sur une navigation exclusive, celle de nos colonies. Cantonnée dans ce privilège, elle manque d'audace pour engager de front une lutte avec les marines étran-

gères, et se contente des bénéfices qu'elle glane sur ce terrain réservé. Cette erreur de système provient surtout du culte aveugle de la tradition. Dans le cours du XVIIIe siècle, nos possessions coloniales formaient un riche lot de notre empire : la plus belle des Antilles nous appartenait; le Canada et la Louisiane relevaient des lois françaises, et un instant, grace à Dupleix, nous eûmes un véritable royaume dans les Indes. Avec ces dépendances lointaines, une navigation réservée pouvait se fonder utilement et suffire à l'essor de notre activité maritime. Saint-Domingue seule pourvoyait au commerce le plus étendu. Il y avait quelque bénéfice à recueillir à l'ombre de ce privilège. Mais, à la paix de 1815, quand il fut bien constaté que la guerre ou la révolte nous avaient dépossédé de ces opulentes annexes, quand il ne nous resta plus en fait de colonies que quelques îles à sucre ou des établissements sans importance en terre ferme, il fallait comprendre que le système d'une navigation réservée avait fini son temps, et qu'on devait songer à se faire une place sur les mers avec d'autres ressources, par d'autres procédés. On avait un exemple frappant de ce que peut l'audace dans la manière dont les Américains s'étaient emparés des marchés du globe, malgré la jalousie anglaise et les avantages de la priorité. C'était dans ce sens

qu'il fallait marcher, et non sur les traces des lentes routines d'autrefois.

Si le gouvernement s'élève un jour à l'intelligence complète des intérêts généraux, il comprendra ce que vaut la marine marchande et songera sérieusement à elle. Les petites faveurs dont elle a été l'objet n'ont servi qu'à l'endormir dans une indolente sécurité et à circonscrire son effort dans un cercle d'opérations timides. L'esprit de nos lois, la nature de nos habitudes, sont même antipathiques à son essor. On dirait que nous ne travaillons qu'à pouvoir nous passer du reste de l'univers, et le dernier terme de nos succès dans cette voie serait de tout produire, de tout consommer sur place, sans rien demander au dehors, sans rien lui fournir. Bien des symptômes feraient croire que c'est là l'économie politique la plus populaire en France. N'a-t-on pas dit, à la tribune, qu'une invasion de bestiaux étrangers serait une calamité publique, et que fortuné serait le jour où chaque paysan pourrait lui-même confectionner son sucre? Vouloir tout faire de ses mains et payer un tribut continuel à la nationalité des produits, tel est le régime qui règle la fortune de la France. La nature pourtant procède dans un sens inverse; elle place une denrée dans le nord, une autre dans le midi, et convie ainsi les deux zones à des échanges incessants.

Elle a voulu que l'Amérique eût besoin de l'Europe, l'Europe de l'Amérique, et que les pays, même les plus voisins, même les plus identiques, continssent des éléments assez divers pour s'attirer les uns les autres. Ce sont là des liens mystérieux auxquels il est presque impie de se soustraire.

L'une des principales causes de l'infériorité de notre marine marchande tient précisément à ce que les lois fiscales nous empêchent de demander à l'étranger des objets qu'il offre en meilleure qualité et à meilleur compte que ne le sont ceux de nos fabriques ou de notre sol. Ainsi, pour le fer et le bois, ces deux bases des constructions navales, nos armateurs sont contraints de subir les produits inférieurs que fournit la France, ou bien de supporter les droits excessifs qui frappent les similaires exotiques. Qu'en résulte-t-il? Cela se devine. Des navires, établis à plus grands frais, ne peuvent supporter la concurrence de la navigation étrangère, et l'on retombe nécessairement dans le giron des petites entreprises, où le pavillon national trouve un abri. Ainsi la protection fiscale est occupée à guérir d'une main les blessures qu'elle a faites de l'autre. Il en est de même partout : aucun des matériaux nécessaires aux armements maritimes n'échappe aux atteintes du tarif. Goudron, chanvre, suif, chaque article est

assujéti à un droit qui en élève le prix. Les choses vont si loin, qu'on a calculé que deux navires construits à Trieste ne coûtaient pas plus cher qu'un seul navire, de même dimension, construit dans l'un de nos ports de l'Océan ou de la Méditerranée. Ce fait dit tout; il explique à la fois et la langueur de notre marine marchande et l'élan qu'a pris celle des commerces rivaux.

Ainsi nous sommes en retraite, même avec les marines secondaires, et l'Adriatique gagne aussi du terrain sur nous. De nos 60,000 matelots, il faut en déduire 10,000 environ, et des meilleurs, que l'appât d'un salaire élevé et l'attrait d'une navigation plus active retiennent sous le pavillon étranger. C'est là un triste abaissement, un marasme déplorable. Comme remèdes partiels, on pourrait bien supprimer une portion des droits de douane qui pèsent sur les éléments de constructions navales, de manière à ce que nos bâtiments ne nous coûtent pas plus cher que les bâtiments suédois, hollandais ou autrichiens. Mais ce ne serait là qu'un premier pas dans une réforme qui a besoin, pour prouver sa fécondité, d'une application complète et d'une sanction générale. Les expédients de détail ont toujours un tort, celui de ne soulager un mal qu'en déterminant ailleurs une souffrance, et de déplacer la plainte au lieu de l'apaiser. Il s'est fait depuis

vingt-cinq ans de nombreuses tentatives dans cette direction, sans qu'aucune amélioration réelle s'en soit suivie. Substituer un équilibre artificiel à l'équilibre naturel des intérêts, c'est vouloir gouverner la mer à l'aide d'écluses. Dans le travail humain comme dans celui de la nature, il existe des lois éternelles contre lesquelles les erreurs des hommes ne prévalent jamais : le génie de ceux qui gouvernent est de deviner ces lois et de leur obéir, au lieu de les combattre.

La plus grande partie des hommes qui sont appelés à régir la fortune de la France ne comprennent guère que l'activité agricole : ils tiennent au sol, et l'on dirait qu'ils en ont l'immobilité. Cependant un peuple ne saurait être enchaîné ainsi dans ses facultés les plus énergiques, languir faute d'essor, et cesser de se tenir au niveau du mouvement extérieur. Poussée à ses dernières conséquences, cette situation est celle de l'empire chinois se défendant, par des institutions et par des murailles, contre les idées et les produits du dehors, habité par une race qui professe surtout l'horreur du contact étranger. Or, on peut voir où aboutit cette nationalité exclusive et systématique. Faute d'issue, les populations meurent étouffées sur ce territoire, et quand les récoltes des céréales viennent à manquer, l'équilibre entre les bouches et les subsistances se

rétablit par d'épouvantables épidémies. Mais la Chine est glorieuse; elle n'a pas été tributaire des barbares. Il est vrai que, quand les barbares frappent à ses portes, elle ne sait se défendre qu'avec des monstres peints, et laisse une poignée de soldats rançonner une ville de cinq cent mille âmes. Quelle leçon pour les peuples casaniers qui se retranchent volontairement de l'humanité!

Une réforme dans toute l'économie du système extérieur peut seule venir en aide à la marine marchande de la France. La protection directe ne vaut pas l'élan indirect que la liberté imprime toujours aux relations. On a vu les États-Unis improviser une formidable puissance en ouvrant leurs ports à l'univers entier, en se livrant à lui avec la même ardeur que l'on met ailleurs à s'en défendre. Il se peut que les positions ne soient pas les mêmes, et il est hors de doute que nous sommes astreints à plus de ménagements. Mais il n'en est pas moins évident que la générosité apparente du système américain cachait un calcul profond, et qu'à tout prendre, dans leur intelligent cosmopolitisme, les États-Unis ont plus reçu qu'ils n'ont donné. Cette invasion de toutes les marines du globe n'a pas empêché leur marine de se former, de se placer au premier rang, tant il est vrai que la concurrence, dont on médit de

nos jours, est l'aiguillon le plus vif pour pousser les peuples vers la fortune.

La régénération de notre marine marchande tient ainsi à un ensemble de réformes qui ne prévaudront pas de longtemps, parmi nous, à cause des préjugés de l'habitude et des conseils de l'intérêt. Chacun voit sa ruine dans la prospérité du voisin; on s'effraie moins d'un dépérissement qu'il partage. Nos forces s'épuisent dans cette lutte stérile. On ne saurait donc prévoir le temps où le commerce offrira à nos flottes 150,000 matelots comme chez les Américains, 180,000 comme chez les Anglais. Il ne reste plus dès-lors à notre marine militaire qu'à former de ses mains les éléments que la navigation marchande lui refuse. Sans doute il vaudrait mieux que les mêmes hommes pussent contribuer à la richesse du pays en temps de paix, et à sa défense en temps de guerre; mais ce cumul nous étant interdit, il convient de pourvoir à notre sécurité et au soin de notre indépendance. C'est là le mérite et le but d'un armement naval constamment exercé, toujours sur la défensive. En égalisant les chances de la guerre, il la prévient, il l'empêche : on ne s'attaque pas légèrement à ceux qu'on n'a pas l'espoir de surprendre. Cette flotte permanente est en outre une école ouverte à l'instruction maritime, et le recrutement, sagement

étendu, pourrait y amener des sujets nombreux de toutes les parties de la France. Le service de mer se populariserait ainsi en se mettant en contact avec un rayon plus vaste, et le côté attrayant des épisodes dont il est semé lui ferait bientôt une place dans les veillées du soir et au foyer des chaumières.

Maintenons nos armements, on ne saurait trop le redire : ils ne sont que ce que comporte l'état de paix, ce que, depuis vingt-cinq ans, ils auraient dû être ; ils ne doivent troubler que les mauvaises consciences. La mer tend à devenir le siège d'événements chaque jour plus décisifs : on ne peut, sans déshonneur, déserter ce théâtre, et la politique commande d'y prendre une position, sinon menaçante, du moins respectée. Tous les partis ont compris combien cette question engage l'avenir ; notre flotte a eu en sa faveur cette unanimité qui se rencontre si rarement. On assure aussi que l'amiral chargé du département de la marine a défendu son arme avec une grande chaleur de conviction, et que le maintien du système actuel devra beaucoup à ses efforts. C'est là un titre nouveau pour le marin dont les débuts furent si brillants, et ce succès, s'il parvient à le rendre complet et définitif, lui sera compté un jour à l'égal de sa plus belle campagne dans les mers des Indes.

LES

ILES MARQUISES.

Le gouvernement français vient de prendre possession d'un petit groupe d'îles situées dans l'Océan Pacifique. Un rapport du contre-amiral Dupetit-Thouars, en date du 20 juin 1842, constate cet acte important et en transmet les détails au ministre de la marine. Vers le mois d'avril, une escadrille composée de la frégate *la Reine Blanche*, et des corvettes *la Triomphante* et *l'Embuscade*, a paru dans les eaux de cet archipel avec des forces plus que suffisantes pour le conquérir. L'emploi des moyens de rigueur n'a pas été nécessaire. Les chefs sauvages n'ont fait aucune difficulté de reconnaître notre pavillon et d'accepter notre suprématie. Sur-le-champ deux établissements ont été fondés : l'un dans la baie

de Vaï-Tahou, sur l'île de Tahou-Ata; l'autre dans la baie de Taïo-Haë, sur l'île de Nouka-Hiva. Les équipages on tracé l'enceinte de deux forts qui doivent être déjà en état de défense et pourvus d'une garnison formée de troupes d'artillerie et d'infanterie de marine.

Ce fait décisif assure donc à la France une colonie de plus. Il importe dès-lors d'examiner ce que sont les îles Marquises, et de quelle utilité peut être cette accession d'un territoire nouveau. Un coup-d'œil rapide sur l'histoire de la découverte forme une préparation nécessaire à cet examen.

C'est Mindana qui, le premier, aperçut en 1595 le groupe S.-E. des îles Marquises, qu'il nomma *Marquesas de Mendoça*, en l'honneur de la femme du gouverneur du Pérou. Le navigateur espagnol jeta l'ancre dans la baie de Tahou-Ata et envoya des chaloupes à terre. Les naturels se montrèrent d'abord animés des intentions les plus pacifiques; les femmes venaient le long du bâtiment pour offrir leurs faveurs aux matelots et aux officiers. Les relations se maintinrent dans ces termes tant que les insulaires ne donnèrent pas carrière à leur penchant pour le larcin; mais bientôt les vols devinrent si multipliés et si audacieux, qu'il fallut sévir. Une décharge de mousquets suffit pour amener une soumission sans

réserve. Rien ne peut dépeindre l'effroi qu'inspirèrent ces instruments de mort qui frappaient comme la foudre et à de longues distances. Le rivage fut dès-lors pacifié. On put célébrer une messe en plein air, parcourir l'île avec sécurité, et échanger quelques vivres contre des objets d'Europe. Après un séjour de trois semaines, Mindana quitta ce groupe après avoir reconnu diverses îles auxquelles il donna les noms de *la Dominica*, *Santa-Christina*, *San-Pedro* et *la Magdalena*.

De 1595 à 1774 personne ne revit ces terres. Cook, à cette dernière date, retrouve le groupe découvert par Mindana, et vient mouiller comme lui à Tahou-Ata. Cette reconnaissance ne servit qu'à ajouter sur la carte de Mindana la petite île de Fatougou. Les rapports de Cook avec les insulaires furent ce qu'avaient été ceux du navigateur espagnol. On n'obtint d'eux quelque respect qu'après leur avoir fait éprouver la force des armes européennes. Quand Cook passa à Tahou-Ata, le chef du pays était un nommé Honou, qui portait pour insigne une espèce de diadême et un manteau en étoffe papyriforme. Du reste, les naturels ne semblaient pas faire un grand cas de lui, et son autorité était souvent méconnue.

Jusqu'ici une partie seulement de l'archipel avait été aperçue, et le groupe du N.-O. restait à

découvrir. Deux navigateurs se partagent cet honneur : l'un est le capitaine américain Ingraham qui, en mai 1791, reconnut les îles Roua-Poua, Roua-Honga, Motoua-Iti, Hiaou et Fatouhou; l'autre est le capitaine français Marchand, expédié par la maison Baux et appartenant au port de Marseille, qui stationna huit jours dans la baie de Tahou-Ata, et exécuta une reconnaissance générale de l'un et de l'autre groupe. L'Américain et le Français imposèrent, comme l'avaient fait Mindana et Cook, divers noms aux terres qu'ils avaient découvertes, et c'est pour éviter cette synonymie qu'il convient de s'en tenir aux noms indigènes sur lesquels, sauf quelques variantes, les diverses relations s'accordent.

Depuis ce temps, une foule de navigateurs ont abordé aux îles Marquises. En 1792, l'anglais Hergest, lieutenant de Vancouver, y mouilla et se vit obligé de se défendre à coups de fusil contre les déprédations des indigènes. A son tour, il nomma les terres dont il se croyait le premier découvreur. Des navires baleiniers lui succédèrent, et l'un d'eux débarqua un américain du nom de Roberts qui vécut quatre mois sur ces îles. Mais de toutes ces expéditions la plus importante, sans contredit, fut celle du *Duff*. Ce bâtiment, commandé par le capitaine Wilson, était au service de la Société des Missions de Londres;

il devait déposer sur ces parages deux prédicants luthériens nommés, l'un Crook, l'autre Harris. Ce dernier eut à se défendre contre une singulière violence. Le roi du pays était alors un nommé Tenaï, personnage fort hospitalier comme on va le voir. Pour faire complètement les honneurs de sa case, il y laissa sa femme qu'il mit à la disposition de l'étranger. Celui-ci ne comprit pas d'abord toute la portée de ce rôle de suppléant, connue dans ces îles sous le nom de l'*allumeur du feu du roi;* mais la princesse connaissait trop bien ses devoirs pour ne pas aider à l'interprétation. Elle fit au pauvre missionnaire des avances réitérées auxquelles celui-ci opposa des remontrances et des sermons. C'en fut assez pour faire naître des doutes dans l'esprit de la reine; elle suspecta le sexe de l'*alter ego* que son mari lui avait donné, et une nuit que l'Anglais était endormi, elle procéda sur sa personne à la vérification la plus minutieuse et la plus étrange. Réveillé au fort de l'opération, Harris cria au scandale; éperdu, égaré, il s'enfuit dans les bois, et ce fut seulement quelques jours après qu'il reparut sur la plage où les chaloupes le recueillirent, exténué et à demi-fou. Le missionnaire Crook resta seul dans l'archipel, où il fit quelques prosélytes. L'arrivée d'un marin italien, qu'un navire de passage avait jeté sur la grève,

put seule troubler la situation du missionnaire. Dès-lors plus de repos pour lui, plus de sécurité; il fut contraint d'abandonner la place à cet antagoniste turbulent et débauché.

Les îles Marquises furent, à diverses reprises, visitées par des aventuriers de ce genre. Quand Krusenstern parut, en 1804, dans la baie de Taïo-Haë, deux blancs y étaient fixés. L'un était ce Roberts dont il a déjà été question; l'autre un français nommé Joseph Cabri. Joseph Cabri avait pris, dans un long séjour, les habitudes et les mœurs de ces peuples sauvages; il se fit tatouer et devint bientôt un grand guerrier, un foudre de guerre, célèbre dans la contrée. Seulement il ne put jamais surmonter son dégoût pour la chair humaine, et après la bataille il échangeait volontiers un prisonnier contre un cochon. Ce Cabri n'est pas mort aux îles Marquises; il revit la France où il promena son tatouage dans les foires du département du Nord, et vécut jusqu'à sa mort du produit de cette exhibition publique.

Krusenstern, dans le cours de sa relâche, recueillit beaucoup de renseignements de la bouche de ces aventuriers. Le chef avec lequel il eut des relations se nommait Keata-Nouï, personnage qui ne jouissait que d'une autorité fort contestée. C'est d'ailleurs un fait général dans toutes ces

îles, où le pouvoir des chefs ne consiste guère que dans le droit d'imposer le *tabou*, formule d'interdiction commune à toute la Polynésie. Krusenstern vit bien les îles Marquises, et en donna une description que l'Américain Porter devait compléter. Ce commodore choisit, en 1813, cet archipel pour le siége de ses croisières contre le commerce anglais et le dépôt temporaire de ses prises. Keata-Nouï régnait encore à Taïo-Haë, mais il s'y défendait mal contre des tribus voisines. Porter embrassa la cause de ce chef, débarqua quarante hommes armés, et fit monter à force de bras un canon sur le sommet d'un morne qui dominait le champ de bataille. Contre de pareils moyens de destruction, les sauvages ne pouvaient pas tenir longtemps; ils cédèrent et achetèrent la paix au moyen d'un tribut en nature.

Dès-lors Porter n'eut plus d'adversaires; il devint le véritable souverain de ce groupe d'îles. Un petit village fut bâti et prit le nom de Madisonville : pour le défendre contre les surprises des naturels, on l'accompagna d'une redoute qui fut nommée le fort Madison. Quand les premiers travaux eurent été achevés, le commodore prit solennellement possession, au nom des États-Unis, de toutes les îles Marquises, et dans une déclaration pompeuse, il donna les noms des

trente tribus qui avaient fait acte de soumission. En terminant cette pièce, Porter disait :

« En conséquence de ces motifs, et pour que « la possession de cette île ne puisse nous être « disputée par la suite, j'ai déposé, dans une « bouteille enterrée au pied du fort Madison, « une copie de la présente déclaration, et en « outre plusieurs pièces de monnaie au coin des « États-Unis. »

Il serait singulier que l'Union américaine invoquât cette prise de possession pour contester les droits de la France. Cette déclaration était mensongère et la suite le prouve. Parmi les tribus que Porter regardait comme soumises, il s'en trouva deux qui protestèrent ouvertement contre cette prétention. A la première sommation du commodore, elles répondirent que sa demande était une dérision, et qu'elles n'avaient aucun motif pour désirer l'alliance des blancs. A une seconde ouverture faite par Keata-Nouï, elles tinrent un langage plus fier encore. « Le roi Keata-Nouï et « ses sujets sont des lâches, disaient les tribus : « quant à Porter et à ses compagnons, ce sont « des lézards blancs qui tomberont à la première « fatigue, qui ne pourront ni gravir les mon- « tagnes, ni supporter le manque d'eau. Qu'ils « viennent donc, ces lézards blancs; nous ne « craignons pas leurs *bouhis* (fusils), bons tout

« au plus à effrayer des hommes sans cœur. »

Ce défi rendait la guerre inévitable; elle éclata. Porter attaqua les tribus rebelles avec cinq mille auxiliaires et quarante soldats de marine : une corvette, cinq chaloupes et dix pirogues secondaient le mouvement. Ce déploiement de forces ne suffit pas; les Américains furent obligés de se rembarquer à la suite d'un avantage douteux; mais revenus à la charge avec deux cents fusils, ils restèrent enfin maîtres du champ de bataille. La paix fut conclue; les peuplades réfractaires consentirent à payer un tribut annuel, outre une rançon de guerre de quatre cents cochons. Dès-lors, l'autorité de Porter ne rencontra plus d'obstacles, et pendant un mois il demeura le souverain absolu de l'archipel. A cette époque, ses opérations étaient terminées, et il avait à craindre la rencontre de forces imposantes que l'Angleterre venait d'envoyer dans ces mers. Il quitta donc les îles Marquises avec sa flottille de guerre et ne laissa sur les lieux que trois de ses prises amarrées sous le fort, et un détachement de vingt-deux hommes aux ordres du lieutenant Gamble. La situation de cet officier et de ses soldats devint bientôt fort difficile. Un anglais, nommé Wilson, naturalisé à Nouka-Hiva, y souleva les insulaires contre l'établissement nouveau. Non-seulement l'obéissance cessa, mais la sûreté

même de la garnison fut menacée. En même temps, l'indiscipline éclata dans les rangs des Américains, et Gamble vit son autorité méconnue. Sur l'une des prises, la révolte éclata d'une manière ouverte; les officiers furent chargés de fers, et les mutins, après avoir hissé le pavillon anglais, procédèrent à l'appareillage et prirent le large. Le lieutenant Gamble resta avec dix hommes fidèles et deux navires. Attaqué par les indigènes, il parvint à les battre, mais voyant qu'ils allaient revenir en nombre, il brûla l'un des bâtiments, s'embarqua sur l'autre avec sa petite troupe, et parvint à regagner les îles Sandwich, où il fut capturé par une corvette anglaise. C'est ainsi que finit cette colonisation de Porter, si heureusement commencée. Elle n'a pas même laissé de traces sur le sol; le fort et le village ont été détruits de fond en comble, et la vigoureuse végétation de ces zones tempérées a déjà envahi l'espace sur lequel cet établissement avait été improvisé.

Après Porter, peu d'épisodes saillants se sont passés aux îles Marquises. En 1825, Paulding, du navire *le Dolfin*, mouilla dans la baie d'Oumi et y reçut un excellent accueil de la part des naturels; en 1829, la frégate américaine *le Vincennes*, parcourut les deux groupes, et le missionnaire Stewart, qui se trouvait à bord, écrivit,

au retour de ce voyage, une relation pleine de vérité et d'intérêt. Le pays était alors en révolution : le jeune Mouana, fils de Keata-Nouï, avait de la peine à faire reconnaître son pouvoir; les armes américaines vinrent à son secours, et le roi mineur eut raison de ses adversaires. Les choses en étaient là quand le capitaine anglais Waldegrave y passa, en 1830, avec le navire *Seringapatnam*.

Depuis lors, la marine militaire de la France a fait de fréquentes apparitions sur ces parages; elle y a préparé l'acte décisif qui vient de changer la nationalité de l'archipel. Au mois d'août 1838, le capitaine de vaisseau Dupetit-Thouars se dirigea sur les Marquises avec la frégate *la Vénus*, reconnut l'île de la Magdalena, et eut des communications à la voile avec les insulaires[1]. Il était aisé de voir que ces peuples avaient perdu, dans leur contact avec les baleiniers, toute l'originalité de leur caractère primitif. Plusieurs d'entre eux parlaient un mauvais anglais et montraient avec orgueil des certificats de service délivrés par des capitaines marchands. La frégate, après un relèvement exact des côtes, poursuivit sa route et opéra diverses reconnaissances à la voile autour de l'île de la Dominica, puis vint mouiller

[1] *Voyage autour du monde* sur la frégate *la Vénus*, de 1836 à 1839, par Abel Dupetit-Thouars; chez Gide, éditeur.

sur la baie d'Amanoa, et enfin dans celle de Madre de Dios, devant l'île Christina. Deux anglais, Robinson et Tom Collins, servirent de pilotes au capitaine Dupetit-Thouars. A peine avait-on laissé tomber l'ancre, que le roi du pays, Yotété, se présenta. C'était un colosse presque noir, nu et tatoué des pieds jusqu'à la tête. Sa figure est avenante, et à le voir on ne l'eût pas pris pour un chef de cannibales. Les guerriers qui l'accompagnaient étaient comme lui tatoués à plusieurs couches. Loin de paraître intimidé par la présence d'un bâtiment de guerre, le roi Yotété ne quittait presque plus le bord de la frégate. Il arrivait chaque matin à l'heure du déjeûner, retournait à terre après le repas et reparaissait très exactement à l'heure du dîner. Fidèle à l'étiquette, le premier ministre ne quittait pas son souverain, et ainsi le capitaine Dupetit-Thouars avait tous les jours à sa table deux colosses entièrement nus et doués d'un appétit remarquable. Il est vrai qu'en revanche le roi offrit au commandant un échange de noms à la manière polynésienne. Désormais Yotété fut Dupetit-Thouars, et Dupetit-Thouars fut Yotété, et par suite de cet échange, la reine fut mise à la disposition du Yotété européen qui n'abusa pas de ses avantages et ménagea la magnanimité d'un prince si débonnaire.

Dans une de leurs visites à bord, leurs majestés s'affublèrent de leurs plus magnifiques costumes. Le roi portait les cheveux liés en touffes sur le sommet de la tête ; un immense *maro*, dont les bouts tombaient jusqu'à terre, lui couvrait la ceinture et les hanches; un manteau en molleton rouge, dans lequel il se drapait avec une certaine dignité, lui couvrait les épaules et une partie du buste. Madame Yotété n'avait pas une toilette moins brillante. Ses cheveux étaient relevés avec soin sous une espèce de réseau en étoffe de *tapa* qui avait la finesse d'une gaze; une robe d'un mérinos vert-pomme la couvrait tant bien que mal, et un manteau de tapa, jeté négligemment sur le tout, complétait le costume. Dans cette visite, le capitaine offrit au roi quelques cadeaux qui parurent lui faire plaisir; entre autres un sabre à fourreau doré; malheureusement, le ceinturon, de dimension ordinaire, ne pouvait faire le tour du colosse. La reine eut aussi son présent; un rideau ponceau, en cotonnade croisée, fut pour elle une délicieuse surprise. En outre, comme elle passait devant le four au moment où on en retirait le pain, elle en demanda un qu'elle emporta sous son bras. Cela complétait son lot et elle s'en retourna heureuse de tant de bonnes aubaines.

Dans l'état des relations qui venaient de s'établir, le commandant crut pouvoir ouvrir avec le

roi Yotété une négociation importante. Il avait à bord de la frégate deux missionnaires catholiques, MM. Devaux et Borghella, qui étaient venus aux îles Marquises avec l'intention de s'y fixer. L'occasion paraissait favorable, on traita. M. Dupetit-Thouars, proposa au chef sauvage de lui laisser les missionnaires qui se chargeraient de l'éducation de son fils. Le roi accueillit cette ouverture avec empressement et offrit même aux deux prêtres son propre palais jusqu'à ce qu'ils eussent pu se faire bâtir un logement. Cette halte, parmi des peuplades perfides n'était pas sans danger, et les habitudes de cannibalisme, bien constatées dans ce groupe, devaient rendre à nos missionnaires la perspective d'un séjour bien plus sombre encore. Cependant ils n'hésitèrent pas; le dévouement religieux l'emporta sur les considérations de prudence. Il y avait dans l'île plusieurs Européens d'établis, Anglais, Français, Américains, écume des équipages, déserteurs de toutes les nations. Tout dépravés qu'ils étaient, ces gens-là pouvaient au moins servir d'interprêtes. Les missionnaires s'installèrent donc à terre; le roi leur donna un terrain au milieu duquel se trouvait une maison suffisamment grande et en assez bon état : des cocotiers, des arbres à pain couvraient l'emplacement. On entoura cette petite propriété d'un mur en pierres

sèches et les prêtres catholiques purent s'y abriter. Le commandant leur confia une collection de plantes potagères destinées à propager d'utiles végétaux; on sema du café; on confia à la terre de petits orangers que l'on avait apporté du Chili; enfin on chercha à entourer de quelques commodités l'établissement de la mission naissante. La tâche devait être rude et le succès douteux. Les presbytériens et les wesleyens avaient échoué dans des tentatives analogues.

Pendant cette relâche, le capitaine Dupetit-Thouars ne négligea rien pour s'initier aux usages et aux mœurs de ces insulaires. Il alla rendre visite au roi dans son palais, qui est tout simplement une grande case de vingt mètres de long sur quatre ou cinq mètres de large, érigée sur une plate-forme rectangulaire, formée de pierres sèches. Cette case, construite en bambous, est située auprès du rivage, sous de grands arbres qui y versent de l'ombre et de la fraîcheur. L'intérieur de la case se divise en plusieurs parties, dont une destinée au roi, une autre à la famille et une autre aux visiteurs. Les cases du village, au nombre de trente environ, sont plus petites, mais distribuées de la même manière. Dans les excursions que fit aux environs M. Dupetit-Thouars, il ne vit de remarquable qu'un *moraï* nouvellement construit. On appelle indiffé-

remment *moraï* en Polynésie les temples et les lieux destinés aux inhumations des chefs. Celui-ci renfermait les dépouilles mortelles d'une des femmes du roi, morte depuis huit jours : il ne différait guères des cases ordinaires, seulement il était ouvert sur deux côtés; le toit reposait sur des piliers peints en rouge et en jaune. Ce *moraï* était *taboué*, c'est-à-dire, que l'approche en demeurait interdite. L'odeur affreuse qui s'en exhalait ne donnait aucune envie de violer cette interdiction.

L'industrie de ces îles est fort arriérée; les habitations y sont moins bien construites, les pirogues y sont plus grossièrement travaillées, les nattes y sont moins ornées et moins fines que dans les autres archipels polynésiens. Les naturels des Marquises retrouvent cependant quelque supériorité dans la fabrication des massues de combat, dans celle des évantails à pieds sculptés, dans la fabrication des vases en bois où se prépare le *popoë*, sorte de bouillie faite avec des ignames. Ces vases, fabriqués avec le bois de casuarina, sont fort recherchés dans les archipels voisins. Le même bois sert à la construction des pirogues, des cases, des pagaïes et de diverses armes. Du reste l'usage de plus en plus répandu des fusils fait tomber peu à peu en désuétude les anciens instruments d'attaque et de défense qui ne de-

meureront bientôt plus dans ces îles qu'à l'état de curiosité et de souvenir. La population elle-même se ressent de cette métamorphose. On remarque aujourd'hui que la pratique du tatouage n'est plus aussi universellement répandue, surtout parmi les jeunes gens. Les filles n'ont que les pieds et les mains tatoués; on en rencontre beaucoup de jolies, quoiqu'elles soient d'une horrible malpropreté et d'une constitution souvent maladive.

Quinze jours après que le capitaine Dupetit-Thouars eut quitté les parages des Marquises, le capitaine Dumont-d'Urville y arrivait avec les deux corvettes *l'Astrolabe* et *la Zélée*. Au lieu d'aborder à l'île Tahou-Ata ou Christine, les corvettes passèrent dans le canal qui la sépare de l'île Dominica ou Hiva-Hoa, à la hauteur de laquelle ils furent accostés par plusieurs pirogues. L'une d'elles portait un singulier personnage qui, dans un jargon moitié espagnol moitié anglais, dit avoir navigué longtemps à bord des baleiniers, être allé en Angleterre et même à Gouham dans les Mariannes. Dans la langue du pays on le nommait Moë; mais il avait un nom anglais, celui de *Ouram Malbrouk*, probablement *William Malborough*. Du reste, il offrait au capitaine la protection du roi de Hiva-Hoa, dont il était l'ami et presque l'égal. L'île de Hiva-Hoa était alors en guerre

avec celle de Tahou-Ata, et de loin en loin les insulaires s'administraient des coups de lance et de *bouhi*, fusil. D'après Moë, le roi de Taïo-Haë se nommait alors Keata-Nouï, celui de Tahou-Ata Yotété, celui de Fatou-Hiva, Taï-Hio-Hio. Le sauvage assura en outre au capitaine d'Urville qu'en dedans de la pointe ouest de Hiva-Hoa et sur la bande nord se trouve un mouillage aussi commode que celui de Taïo-Haë, fait qu'il serait précieux de constater. Pendant le séjour qu'il fit à bord de la corvette, Moë chercha à obtenir quelques cadeaux, mais tout en gardant une certaine dignité dans ses demandes; il finit par se contenter d'un échange, et donna, en retour d'un rasoir, deux pendants d'oreille composés d'ossements de baleine et de cochon, travaillés d'une manière délicate et ornés de petites têtes humaines sculptées. Comme la brise fraîchissait et que les corvettes s'éloignaient de son île, Moë prit enfin congé du capitaine d'Urville et regagna sa pirogue. Le lendemain, *l'Astrolabe* et *la Zélée* mouillèrent dans la baie de Taïo-Haë sur l'île de Nouka-Hiva.

A peine avait-on laissé tomber l'ancre que le plus curieux spectacle s'offrit aux yeux de nos matelots. La rade était couverte d'un essaim de naïades qui arrivaient à la nage en babillant et en folâtrant. Cette scène est fréquente à Nouka-Hiva; Marchand, Porter, Paulding et divers autres

navigateurs en parlent dans leurs relations. Pour empêcher un premier moment de désordre, le commandant d'Urville fit hisser les filets d'abordage au moyen desquels l'accès des corvettes devenait impossible. Les nymphes de l'île ne se laissèrent pas rebuter par cet obstacle; elles se cramponnèrent à tout ce qui pouvait faciliter l'escalade et se montrèrent bientôt à la hauteur des bastingages, entourant les navires d'une ceinture de beautés dans l'état de nature. Ces femmes sont en général plus blanches que les autres Polynésiennes; chez elles, les pieds et les mains sont petits, la gorge bien placée, les yeux vifs et expressifs, les formes heureuses et arrondies. Qu'on juge de l'effet que devait produire sur nos marins cette exhibition vivante. Cependant l'interdiction durait encore; les filets d'abordage élevaient toujours une barrière entre l'équipage et ce sérail qui venait offrir ses faveurs. Vers le soir seulement les communications furent permises et cette première nuit fut consacrée à une suite de faciles amours.

La race parut, au commandant d'Urville, un peu dégénérée, eu égard à la description qu'en avaient faite Porter, Krusenstern et les autres navigateurs. En général les hommes sont mieux que les femmes : on rencontre chez beaucoup d'entr'eux de la régularité et de la beauté dans

les formes, une grande vigueur de constitution et souvent de l'intelligence; malheureusement, les deux sexes sont sujets à des maladies de peau du plus mauvais caractère; des ulcères dégoutants, des plaies hideuses les dévorent sans qu'ils fassent rien pour s'en garantir.

La partie de l'île devant laquelle étaient mouillées les corvettes se trouvait alors sans souverain, par suite de l'absence du jeune Temo-Ana ou Mouana, qui avait quitté l'île avec un missionnaire américain. Trois chefs principaux se partageaient le pouvoir, et sur le rivage étaient établis divers blancs qui y avaient acquis une certaine influence. Dans le nombre figurait un nommé Hutchinson, qui servit d'interprête aux équipages français. Le commandant d'Urville le prit pour guide dans une excursion qu'il fit à terre. On visita le principal village, composé de cases éparses, qu'ombragent des voûtes d'arbres, et qui sont établies sans ordre au fond de la vallée. Quelques naturels plus prévoyants que les autres avaient entouré leurs demeures de petits vergers où ils cultivaient des patates douces, du *taro*, des ignames et même quelques pommes de terre. Auprès des habitations on remarquait quelques cochons et un petit nombre de poules. Du reste, ces insulaires sont désormais habitués à la vue des Européens : même quand les officiers des corvettes passaient à leurs

côtés, ils ne se dérangeaient pas et témoignaient fort peu de curiosité. Leur seul souci était de réaliser quelques échanges, et ils apportaient, dans ces sortes de marchés, une finesse et une âpreté incroyables.

En effet, le penchant dominant de ces peuples est la rapacité. Toutes leurs relations en sont empreintes. L'apparition de navires européens ou américains n'a pour eux que cet intérêt, de leur offrir des occasions de petits larcins. En diverses circonstances où ils se voyaient surveillés de trop près, on les a surpris plongeant dans la mer pour voler le cuivre des bâtiments, les ferrements du gouvernail et jusqu'aux clous des bordages. Cet instinct est poussé si loin, que les femmes y songent même dans les moments d'abandon amoureux. On en a vu dérober les hardes des marins et les petits objets placés à la portée de leur couchette. Le séjour des navires de guerre est surtout pour les insulaires l'occasion de bonnes aubaines. Ce sont presque toujours des cadeaux de la part des commandants et de la part des officiers ; il y a même à gagner quelque chose avec les équipages. C'est ainsi que M. Dupetit-Thouars avait trouvé sur-le-champ une créature dévouée dans le roi Yotété ; le sauvage s'était montré sensible aux présents du capitaine français et n'avait eu à son départ qu'un regret, celui de ne pouvoir

lui en extorquer davantage. Un missionnaire anglais, qui s'était établi dans la vallée, avait pu se convaincre des dispositions des insulaires à convoiter le bien d'autrui. A l'aide d'une infinité de ruses, ils parvinrent à lui voler ses papiers et ses livres dont ils faisaient des cartouches, le peu de meubles qu'il avait, puis ils en vinrent jusqu'à vouloir lui dérober sa femme. Pour cela ils ne connaissaient aucun obstacle : ils enlevaient les portes et détruisaient les murailles de bambous et même de pierres quand ils ne pouvaient pas les franchir.

Du reste, à Nouka-Hiva, il ne semble pas qu'on ait à redouter les violences dont l'île de Tahou-Ata a offert récemment un triste exemple. Le commandant d'Urville assure qu'on peut se promener sans danger dans l'intérieur, et l'un des chirurgiens des corvettes poussa cette incursion jusqu'à plusieurs lieues dans les terres. Les habitants de la vallée de Taïo-Haë dévorent les cadavres de leurs ennemis, mais ils respectent les Européens. Cependant un Américain, qui s'y était établi vers 1836, ayant volé les patates d'un chef puissant, fut assommé par ses ordres. On ne lui mangea d'abord que l'œil droit, puis on l'enterra ; mais deux jours après les cannibales eurent du remords, ils exhumèrent les restes de ce malheureux et les dévorèrent en entier.

Les cases de l'île de Nouka-Hiva ressemblent, à peu de chose près, à celles de Tahou-Ata. Presque toutes sont situées au milieu d'un petit clos formé de murailles en pierres sèches. L'habitation est élevée sur une plate-forme et assez solidement bâtie : la porte en est très basse, et pour monter jusqu'à la plate-forme, on se sert ou d'escaliers ou d'échelles, quelquefois même d'une simple rampe, ménagée dans le massif. Le mobilier de ces cases n'est pas considérable ; il se compose de deux poutres qui servent, l'une d'oreiller, l'autre d'appui pour les pieds; de corbeilles, de sacs, de vases en cocos, de nattes suspendues au plafond ou le long des murailles. Quand on jette les yeux dans ces huttes, on y voit les hommes nonchalamment assis ou plongés dans le sommeil. Les femmes seules travaillent; elles supportent tous les soins et tous les soucis du ménage. Les jeunes filles s'enveloppent de nattes enduites de poussière de curcuma, qui teignent leur corps en jaune; cette poussière, dont l'odeur est très forte, donne à la peau de la souplesse et du poli.

Dans l'une de ses courses au sein de la vallée, le commandant d'Urville s'assit un jour au pied d'un grand figuier que les naturels nomment *houa*, arbre gigantesque de vingt-cinq mètres de circonférence et couvrant un espace circulaire

de plus de cinquante mètres de rayon. Près de ce figuier se trouvait un *moraï* où venait d'être déposé le corps d'un homme mort récemment. Le catafalque se composait d'une sorte de piédestal, auprès duquel étaient plantés debout et en ligne plusieurs faisceaux de rameaux blancs, surmontés de longues banderolles blanches. Non loin de là, sur la plate-forme d'une case, des hommes récitaient des espèces de litanies en l'honneur du défunt. Des vieillards psalmodiaient le récitatif, tandis que deux naturels vigoureux frappaient avec force sur deux tambourins. Des offrandes de fruits et de pâtes préparées étaient disposées sur la plate-forme et semblaient être destinées au repas qui devait suivre les cérémonies. Cette fête se prolongea durant plusieurs jours, avec l'accompagnement obligé des cris et des tambours. A un instant donné, le repas des funérailles commença. On déterra quatre beaux cochons cuits au four, d'après la méthode polynésienne. Plusieurs individus du cortége montèrent sur la plate-forme où se trouvaient les vivres, et plongèrent leurs doigts dans le *poïpoï*, préparation de fruits à pain, légèrement fermentés et réduits à l'état de pâte blanche. Mais le partage des vivres ne commença que lorsqu'un naturel, coiffé d'un diadême en plumes de coq et enveloppé d'un grand drap blanc, fût monté sur l'estrade et eût

frappé un grand coup sur les tamtams. A ce signal, les cochons furent dépecés et distribués à l'assistance. Quant au cadavre, on le plaça sous un hangar, au centre duquel se trouvait une estrade élevée de deux mètres au-dessus du sol. Enveloppé de pièces de tapa, de manière à ce qu'on n'apperçût que les extrémités des doigts des pieds et des mains, le cadavre était désormais à l'état de *touï-papao*, nom consacré dans le pays. Aux alentours étaient suspendus, en abondance, des guirlandes de fruits de pandanus, quelques poissons, une mâchoire de cochon et des rouleaux de tapa. Ce sont probablement des offrandes ou des provisions pour le défunt.

De l'ensemble des documents recueillis dans ces divers voyages, il résulte que les Marquises se composent de onze îles ou îlots courant dans la direction du N.-O. au S.-E., et divisés en deux groupes distincts. Les évaluations que l'on a pu donner, soit sur la superficie du terrain, soit sur le chiffre de la population, ne doivent être acceptés qu'avec une certaine défiance. Deux hydrographes attachés, l'un à l'expédition de *la Vénus*, l'autre à celle de *l'Astrolabe*, MM. de Tessan et Vincendon-Dumoulin, ont exécuté les travaux les plus exacts que nous possédions. Encore doit-on désirer une hydrographie et une statistique plus scrupuleuses de cet archipel. Ainsi, l'île

principale, à laquelle on accorde communément de quinze à dix-huit lieues de périmètre, semble avoir un développement beaucoup plus considérable. On s'exposerait également à trop de mécomptes si l'on acceptait, comme divers géographes, le chiffre de vingt mille âmes pour la population totale de ces îles. Rien n'est plus merveilleux que l'assurance avec laquelle on émet certains chiffres, si ce n'est toutefois la candeur avec laquelle ils sont reproduits et répétés. Voici un pays où l'américain Porter a seul séjourné jusqu'ici d'une manière un peu suivie, au milieu de relations fort troublées avec les indigènes. Ce navigateur n'a d'ailleurs très connu qu'une seule de ces îles, celle où il avait, en 1813, fondé un établissement. Toutes les autres observations faites sur les Marquises n'ont été que superficielles et hâtives. Malgré cela, on cite des calculs de dénombrement avec la même confiance que s'il s'agissait d'une ville d'Europe. Il serait bien temps que la statistique et la géographie se montrassent plus réservées et moins crédules.

En général, le sol, dans ces îles, est très accidenté. Les montagnes qui en forment la charpente occupent l'intérieur et donnent naissance à des vallées qui se dirigent vers la mer. Les plus fertiles sont naturellement les plus recher-

chées, et les diverses tribus s'en disputent la jouissance comme aussi celle des bois les plus riches en arbres à pain, et les ruisseaux les plus abondants. Le régime de ces tribus consiste en une anarchie complète : ils ont des chefs ou *arikis*, qui semblent posséder un titre héréditaire conférant une autorité équivoque, et des grands chefs ou *arikis-nouïs*, qui se sont élevés à cette dignité par de grands services rendus à la guerre, et qui sont toujours consultés pour ce qui touche le *tabou* ou interdiction à frapper. Du reste, la religion du pays ressemble aux divers fétichismes de la Polynésie : les naturels ont, comme à Taïti, à la Nouvelle-Zélande et à Tonga-Tabou, des devins ou sorciers qui sont à la dévotion des chefs et qui participent au pouvoir d'une manière indirecte. Ces peuples, de temps immémorial, se livrent des guerres continuelles. Mindana, en 1595, Porter, en 1813, les trouvèrent aux prises pour les causes les plus légères. Tous les visiteurs qui occupent les années intermédiaires, reconnurent et constatèrent le même état d'hostilité. Du reste, les batailles entre tribus sont conduites sans aucune espèce de tactique ; la tribu marche au hasard, et les chefs s'occupent moins à diriger leur troupe qu'à faire preuve de bravoure individuelle. Le grand but de la guerre, c'est de faire quelques prisonniers, afin de pouvoir les rôtir et

les manger. S'il ne tombe entre leurs mains qu'un seul ennemi, ils l'offrent en sacrifice à leur dieu et se le partagent ensuite. Quand le nombre des victimes est plus grand, la fête a lieu sur une plus grande échelle : ils assomment les prisonniers et les exposent à un très grand feu, puis, quand ils sont cuits à point, ils les dévorent. Ces habitudes d'anthropophagie ont résisté à tous les efforts des missionnaires, et malgré la présence fréquente des Européens, ces sacrifices humains ont encore lieu sur divers points de ces îles, surtout à Hiva-Hoa. Du reste, les guerres deviennent chaque jour plus meurtrières, les insulaires étant presque tous pourvus d'armes à feu.

Dans ces groupes, le mariage n'existe pas à l'état d'institution; c'est tout au plus une coutume. Un couple se prend et se quitte à son gré, sans aucune autre formalité qu'un consentement mutuel. Quelques hommes ont deux femmes, mais le plus souvent une femme a plusieurs hommes. Loin de se formaliser de cette promiscuité, le mari est le premier à la provoquer. Les jeunes filles disposent librement d'elles-mêmes; quelquefois même elles quittent, avant l'âge nubile, la case paternelle pour se livrer à leurs caprices et à leurs fantaisies. Le plaisir est la grande affaire de ces tribus, presque la seule. Ils

ont des fêtes qui rappellent les bacchanales de l'antiquité. Souvent des hommes se réunissent au nombre de trente ou quarante dans des maisons *tabouées*, ou s'embarquent pour des îles désertes avec une seule femme, qui devient la seule compagne de débauche de toute cette compagnie. Celles qui sont choisies pour des orgies pareilles se montrent fières d'un tel honneur.

La nourriture principale des îles Marquises se compose de *poïpoï*, préparation fermentée de l'arbre à pain, de taro, de patates douces, de poisson, de cocos et de bananes. Les indigènes mangent le poisson vivant à mesure qu'il sort de l'eau; ils commencent par la tête et tout y passe. Le cochon est abondant sur ces îles; ils sont libres dans les montagnes et paraissent y multiplier. La manière de cuire les aliments est la même que dans toute la Polynésie : on fait chauffer des pierres, sur lesquelles on dépose les aliments, que l'on recouvre avec d'autres pierres incandescentes. Les mets préparés dans ces fours à feu étouffé sont d'une saveur parfaite. L'un des goûts les plus affreux de ces peuples est celui qu'ils montrent pour les insectes vermineux qui habitent leurs chevelures touffues. Rien de plus commun que de voir des hommes et des femmes se livrer à cette chasse dégoûtante et s'offrir l'un l'autre une part de ce singulier régal.

L'industrie de ces insulaires est fort arriérée : avec les plus gros ossements de leurs ennemis, ils fabriquent des harpons; avec les plus petits, ils confectionnent des colliers, des manches d'éventail, des hausse-cols et des armes de guerre, ou bien encore de petites idoles. Leurs divertissements consistent en chants et en danses : le tambour est leur seul instrument de musique. La danse se réduit à sauter constamment sur la même place, en élevant les mains et en imprimant aux doigts un mouvement rapide. Le tatouage, aujourd'hui en désuétude, était autrefois poussé à un haut degré de perfection. On trouve encore aujourd'hui des personnages qui sont couverts de lignes de tatouage de la tête jusqu'aux pieds. Ce tatouage consiste en un ensemble concentrique de figures, de bandes variées, telles qu'au premier abord un insulaire paraît couvert d'un justaucorps d'étoffes de toutes sortes et de toutes formes, ou d'une cotte de mailles décorée de ciselures délicates. Le degré du tatouage indique le rang.

L'un des objets les plus recherchés parmi ces naturels, ce sont les dents de baleine. Porter affirme qu'ils y attachent un prix extraordinaire et que rien ne balance à leurs yeux la valeur de cet article. La langue des Marquises est l'un des dialectes les plus doux de la Polynésie; par les dé-

sinences et la douceur de la prononciation, il se rapproche beaucoup de l'italien.

Telles sont, dans un coup-d'œil rapide, les îles Marquises, tel est le pays où nous venons de fonder un établissement. Cette prise de possession a eu lieu dans les mois de mai et juin 1842. Le capitaine Dupetit-Thouars, montant la frégate *la Reine Blanche*, a mouillé sur l'île de Tahou-Ata vers la fin d'avril, et y a retrouvé la mission catholique qu'il y avait laissée. Seulement elle avait alors pour supérieur M. François de Paule. Le roi Yotété revit avec plaisir le commandant français, et se prêta facilement à une cérémonie d'investiture. Le 1er mai, le pavillon français fut arboré sur l'île de Tahou-Ata, devant une garde de soixante hommes et l'état-major de *la Reine Blanche*. Cependant, au bout de quelques jours, les dispositions du roi parurent moins bienveillantes. Les travaux d'un fort et le débarquement des troupes lui avaient sans doute donné à réfléchir. Quelques symptômes d'insubordination se révélèrent, et il fallut que le commandant français menaçât Yotété des vengeances de la France, pour qu'il revint, en apparence du moins, à de meilleurs sentiments. Ce n'était là d'ailleurs que de l'hypocrisie, car c'est sur son territoire qu'ont été lâchement assassinés plus

tard le capitaine de corvette Halley et le lieutenant de vaisseau Lafon-Ladebat.

Cependant le capitaine Dupetit-Thouars devait achever l'accomplissement de sa mission en s'emparant du groupe N.-O. Il laissa garnison à Tahou-Ata, et mit à la voile pour Nouka-Hiva, où il mouilla dans la baie de Taïo-Haë, le 31 mai. La cérémonie d'investiture eut également lieu devant le roi Temo-Ana, qui parut très satisfait du patronage d'une grande puissance européenne. Sur ce point nos armes ne rencontrèrent point d'obstacles. Le roi céda à la France un vaste emplacement destiné à bâtir un fort qui fut appelé le fort Collet, du nom du capitaine chargé de fonder l'établissement. Dès ce moment même on se mit à l'œuvre. Le roi avait donné au commandant, en échange d'un uniforme complet, de très beaux arbres qui servirent à construire un hangar de vingt mètres de long sur sept à huit de large. On fabriqua de la chaux; on trouva une argile propre à faire des briques; enfin on chercha à tirer parti, soit des ressources locales, soit de celles que des bâtiments de transport apportaient d'Europe. En même temps le commandant français cherchait à assurer la pacification de la contrée, que troublait alors une rupture entre le roi Temo-Ana et sa femme. Grâce à l'interven-

tion de M. François de Paule, cette affaire s'arrangea, et l'on put croire à la fusion de toute l'île sous un même chef. Depuis lors, aucun incident nouveau n'est venu modifier cet état de choses. Le nouveau gouverneur, M. Bruat, capitaine de vaisseau et l'un des officiers les plus distingués de notre marine militaire, va maintenant partir pour assurer l'avenir de cette possession lointaine, y poursuivre des représailles nécessaires contre les assassins de la baie de Tahou-Ata, et asseoir notre autorité dans ces îles d'une manière durable et incontestée.

Quant aux motifs qui ont amené cette occupation, il est difficile de les connaître tous, mais on peut dire pourtant qu'ils sont de deux sortes : les uns politiques, les autres religieux. D'un côté il s'agissait d'assurer au loin la protection permanente de notre pavillon, tandis qu'on ménageait de l'autre un point d'appui aux missions catholiques, qui ont récemment entrepris de lutter, dans les mers du Sud, contre l'influence ancienne et établie des missions protestantes.

Depuis quelques années l'Océan Pacifique a pris une grande importance en matière de pêche lointaine. La baleine s'y montre en plus grande abondance que dans les eaux du Nord, et y attire des bâtiments de toutes les nations et de tous les

ports d'Amérique et d'Europe. On n'évalue pas à moins de cinq cents le nombre des navires baleiniers qui sillonnent les mers du Sud : les Américains fournissent à eux seuls la moitié de ce nombre; la France n'y figure que pour une quarantaine d'armements, année moyenne; l'Angleterre pour une centaine. Malheureusement ce n'est là qu'une industrie éphémère, les éléments de reproduction ne répondant pas à l'activité de la destruction. Une pêche heureuse nuit nécessairement à la pêche suivante, et le nombre des baleines tend à diminuer à mesure que celui des baleiniers s'accroît. Notre système de primes ne peut que précipiter ce résultat.

Quoi qu'il en soit, l'essor de nos grandes pêches devait frapper l'attention du gouvernement. Chaque année, on voyait en outre s'accroître le nombre des navires français qui doublent le cap Horn, pour visiter les diverses échelles du Chili, du Pérou, de la Colombie et du Mexique, depuis la Conception et Valparaiso jusqu'à Guayaquil et au golfe de Californie. L'isthme de Panama est devenu également le siège d'un transit tous les jours plus considérable, et pour la protection de ces divers intérêts, la France n'a pas cessé de maintenir sur les diverses rades de l'Amérique du Sud une station composée d'une ou deux frégates et de plusieurs corvettes. Ce dé-

ploiement de forces pouvait seul garantir à notre commerce une sécurité suffisante dans des pays troublés par des révolutions sans fin, et souvent livrés aux caprices d'un pouvoir arbitraire. De tristes événements justifiaient d'ailleurs la présence d'une division navale. Sur les côtes du Chili, l'équipage d'un baleinier français, naufragé en 1834, s'était vu en butte aux outrages de la peuplade inhospitalière qui habite les plateaux de l'Araucanie. Cinq matelots avaient seuls échappé à ce désastre. Les îles de Chatam, situées à l'est de la Nouvelle-Zélande, avaient servi de théâtre à une catastrophe plus horrible encore. L'équipage entier d'un baleinier du Hâvre avait été massacré par les naturels, et dévoré dans un repas de cannibales. Aux îles Viti, plus rapprochées de la zone équatoriale, le capitaine Bureau, appartenant au port de Bordeaux, avait trouvé, avec tous ses gens, une fin dont les détails n'ont jamais été bien connus. Des attentats pareils ne pouvaient rester impunis : le capitaine de vaisseau Cécille a tiré vengeance des sauvages de Chatam; le contre-amiral Dumont-Durville a châtié ceux de Viti et mis le feu à deux villages. Partout le pavillon français a obtenu des réparations éclatantes.

Ces faits ont dû toutefois démontrer la nécessité d'un établissement permanent qui surveillât

à la fois les groupes de la mer du Sud et les rivages de l'Amérique Occidentale. Tout le monde sentait le besoin d'une position militaire destinée à jouer dans le grand Océan le rôle de nos Antilles dans l'Océan Atlantique. Le gouvernement français avait d'abord songé à l'île sud du groupe de la Nouvelle-Zélande, ce qui eût été un choix incontestablement préférable à celui qui a été fait. L'Angleterre a malheureusement pris les devants; elle a envoyé sur ces terres vastes et fécondes un essaim d'agriculteurs écossais, des instruments d'exploitation, des missionnaires et un gouverneur, le capitaine Hobson. Le pavillon britannique flotte dans la baie des Iles, et la Nouvelle-Zélande est désormais anglaise. Un petit comptoir français, déjà fondé sur la presqu'île de Banks, s'est vu contraint, tout en protestant, d'accepter cette suprématie. Peut-être eût-il été possible de faire deux lots de ce groupe, en adjugeant l'île du nord à l'Angleterre, l'île du sud à la France; mais cette division et ce voisinage offraient quelques périls que notre gouvernement aura voulu éviter. Comme contre-poids à l'occupation anglaise, il a pris possession des îles Marquises. On ne pouvait pas faire preuve de prétentions plus modestes.

Les considérations religieuses n'ont pas peu contribué à cette résolution. L'histoire des mis-

sions catholiques dans la Polynésie, peu connue encore, demanderait à être racontée avec plus de développements qu'on ne peut lui en accorder ici. Les efforts de cette propagande, dont le foyer est à Paris, ne remontent pas au-delà de 1834 ou 1835. Sous la restauration, le catholicisme n'avait paru dans ces mers qu'en voyageur. Le chapelain de la frégate *l'Uranie* baptisa, en 1821, le frère du roi des Sandwich ; ce fut la seule conquête de cette époque, et elle ne laissa point de traces. En revanche, des missionnaires protestants de diverses sectes, anglicans ou wesleyens, s'emparèrent peu à peu des îles les plus importantes du Monde Maritime. Les Sandwich échurent aux wesleyens; Taïti, Tonga et la Nouvelle-Zélande aux épiscopaux. Ils y fondèrent des églises, y bâtirent des chapelles, et substituèrent graduellement leur influence à l'autorité des chefs indigènes. Un travail lent et continu amena la transformation des coutumes locales, qui firent place à des pratiques de dévotion trop rigoureuse pour ces peuples, si libres et si insouciants jusqu'alors. En même temps, l'intérêt du culte n'était pas oublié. Les évangélistes frappèrent des impôts au profit de la mission, et les insulaires de Taïti et des Sandwich se virent contraints de payer des redevances en huile de coco, en arrow-root et en bois de sandal. Ainsi tous les

honneurs et tous les avantages de la souveraineté se concentraient dans les mains des apôtres luthériens, et les rois ou reines du pays n'étaient plus que des instruments dociles dont ils disposaient à leur gré, tantôt contre les indigènes, tantôt contre les visiteurs européens.

Cette situation était parfaitement assise lorsque les missions de France songèrent à opposer église à église, croyance à croyance. Il faut rendre justice aux efforts de nos prêtres catholiques : jamais plus de désintéressement ne s'allia à plus de courage. Quelques-uns d'entr'eux, comme MM. de Pompallier, François de Paule, Carret et Laval, ont affronté bien des dangers et bravé de cruelles misères avant de pouvoir trouver dans ces nombreux archipels une occasion d'exercer leur ministère. Partout où ils se sont rencontrés avec les luthériens, des persécutions sourdes ou furieuses sont venues les assaillir. A la Nouvelle-Zélande, M. de Pompallier n'a pu se maintenir qu'en s'établissant hors de la zone des missions protestantes. A Taïti, deux de nos prêtres ont été enlevés de force la nuit et embarqué contre le droit des gens; aux Sandwich, les mêmes violences ont signalé leur séjour, et une déportation arbitraire s'en est également suivie. Ce n'est guère qu'aux îles Gambier, dans un tout petit groupe de l'archipel de la Société, que les mis-

sionnaires catholiques ont pu jeter les bases d'un établissement durable. Il y a sept ans environ, un bâtiment de commerce y déposa deux prêtres qui entreprirent la conversion d'une peuplade idolâtre et fanatique. Pendant six mois, leur vie fut tous les jours en danger, mais leur patience, leur douceur, le soin qu'ils prenaient des enfants, des vieillards, des malades, finirent par adoucir ces natures farouches. L'un des chefs se convertit; les autres suivirent cet exemple. Aujourd'hui les quatre îlots qui composent ce groupe sont entièrement catholiques. Lorsque l'amiral d'Urville y passa, en 1839, il assista à à l'office divin, célébré en plein air et en présence de toute la population. Depuis lors, nos missionnaires ont pu construire une chapelle où les cérémonies du culte sont du moins à l'abri des intempéries des saisons.

Le gouvernement français a suivi avec quelque intérêt les progrès de cette propagande. Deux frégates, *la Vénus* et *l'Artémise*, ont exigé la réparation des mauvais traitements que nos missionnaires avaient eu à essuyer de la part des cultes rivaux. *La Vénus* a frappé une contribution de 2,000 gourdes sur les chefs de Taïti; *l'Artémise*, a imposé au souverain de Sandwich une garantie de 20,000 gourdes. On a traité avec les indigènes, qui, sous l'empire de la terreur, ont

souscrit à toutes les conditions qui leur ont été dictées. Mais évidemment ce ne pouvait être là que des concessions fugitives, fruit de la nécessité, des engagements contractés sous la volée des canons de nos frégates, et qui devaient être violés aussitôt qu'elles auraient quitté ces rivages. Le gouvernement français l'a compris, et cette considération n'a pas été sans influence sur l'occupation des îles Marquises comme centre d'action et point d'appui permanent du catholicisme dans toute l'étendue de l'Océan Pacifique[1]. Nos missionnaires recueillent le fruit d'un premier dévouement, et l'on pourra voir désormais, sur ces îles lointaines, le dévouement désintéressé de nos prêtres aux prises avec l'esprit calculateur des prêtres luthériens.

Ainsi la pensée qui a présidé à l'occupation des îles Marquises peut se résumer en peu de mots : protection maritime et influence religieuse. A la colonisation de la Nouvelle-Zélande et aux entreprises des missionnaires protestants, la France a répondu par une tentative analogue, quoique sur une bien plus petite échelle. Il a été en outre question de convertir quelques-unes des îles conquises en colonies pénitentiaires; mais ce ne sont

[1] Ce résultat est principalement dû aux sollicitations de la Maison de Picpus et à l'appui bienveillant qu'elle a trouvé auprès de la reine.

jusqu'ici que des bruits vagues, et il est au moins oiseux de discuter des hypothèses.

Quant à l'intérêt commercial attaché à cette occupation, il est impossible de se dissimuler qu'il manque d'importance. En dehors de la pêche de la baleine, dont il a été question plus haut, les mers polynésiennes n'offrent rien qui puisse faire présager des relations suivies et fructueuses avec l'Europe. Vînt-on à bout de naturaliser dans ces pays le goût de nos arts et de nos industries, qu'une autre difficulté se présenterait, celle des retours. Le sol de l'Océanie ne fournit aujourd'hui que peu d'articles, l'arrow-root, le bois de sandal, l'huile de coco, dont l'écoulement a lieu dans un rayon limité. La mer donne les holothuries, ou tripangs, assez recherchés en Chine; les nacres de perle, dont les prix sont très avilis; enfin les perles de l'archipel de la Société, qui ne peuvent rivaliser, ni pour l'éclat ni pour les dimensions, avec celles de l'Inde. Tout cela ne forme pas la base d'un chargement et ne saurait suffire à une suite d'expéditions. La Nouvelle-Zélande seule renferme un produit, le *phormium tenax*, espèce de lin d'une blancheur et d'une force merveilleuses qui pourrait desservir un service fructueux et étendu; mais la Nouvelle-Zélande est à l'Angleterre, et nos armements n'y paraîtront qu'au second rang. Là où les Anglais

et les Américains passent, on peut être assuré que la France a très peu de chose à faire.

Une autre question doit s'agiter, celle de savoir si les produits des tropiques, le sucre, le café, le coton, ne pourraient pas se naturaliser avec avantage aux îles Marquises, et dans le reste de l'Océanie. Sans contredit, ces cultures y réussiraient, le climat s'y prête, le sol aussi. Mais dans l'état actuel des communications, les frais de transport absorberaient, et au-delà, la valeur de ces denrées. Le prix de revient d'une marchandises s'accroît en raison des distances, et le sucre des Marquises, si jamais on y en récolte, ne luttera contre celui de nos Antilles que dans la proportion de 24,000 kilomètres de parcours à 6,000. Les assurances, les risques dans des mers orageuses, tout contribuerait à rendre le combat impossible. Il faut donc renoncer à voir les cultures des Tropiques se propager dans les archipels de l'Océanie, si ce n'est pour la consommation locale. Les colonies trop éloignées ne sont jamais qu'une charge, témoin les Moluques, très onéreuses au gouvernement hollandais. Il ne faut pas se bercer d'illusions : les îles Marquises coûteront à la France beaucoup plus qu'elles ne pourront jamais lui rendre. C'est une occupation politique ; rien de plus.

Pour l'envisager sous un aspect plus favorable,

on a beaucoup parlé, depuis un mois, de la canalisation de l'Isthme de Panama. Notre temps a le goût des problèmes, et celui-ci est l'un des plus grands que puisse aborder le génie humain. Sans doute il n'est pas insoluble, mais de longues années s'écouleront peut-être avant que la communication entre les deux océans soit tentée d'une manière sérieuse. L'insalubrité des lieux, l'état politique du pays, les rivalités des grandes puissances, la difficulté de réunir les capitaux nécessaires, éloigneront longtemps encore cette gigantesque et désirable entreprise[1]. D'ailleurs des deux isthmes qui font aujourd'hui obstacle à l'activité commerciale, ce n'est pas celui de Panama qui trouble le plus d'intérêts, et arrête le plus de relations. L'isthme de Suez est à nos portes; il nous sépare, par une barrière peu considérable, des eaux asiatiques. C'est de ce côté qu'il faut diriger le premier effort, et quand cet obstacle sera vaincu, ce ne sont pas seulement quelques îlots, comme les Marquises, qui seront à notre portée, mais un fertile royaume, comme Madagascar.

Toute exagération écartée, l'occupation des îles Marquises reste donc un fait de quelque importance, une démonstration qui sert de réponse

[1] Voyez le chapitre suivant.

aux empiètements de l'Angleterre. Nos pêcheurs et nos marins sauront désormais où trouver un appui dans ces mers lointaines, et les missionnaires protestants n'oseront plus maintenir, par la violence et les sévices, leurs prétentions au monopole des travaux apostoliques.

DE LA CANALISATION

DE

L'ISTHME DE PANAMA.

Quand on étudie, même avec l'esprit le plus défiant et le plus philosophique, le mouvement général des races et la tendance des diverses civilisations à s'attirer, à se pénétrer, à se confondre, on ne peut s'empêcher de reconnaître que le globe est en marche vers une sorte d'assimilation et d'unité. Ce que la nature avait préparé, le commerce, la propagande religieuse, l'ont poursuivi, et aujourd'hui la politique le continue. Dieu n'a pas créé le monde pour l'isolement; il en a rattaché les parties par des liens puissants et mystérieux; il les a douées de charmes qui les convient à un hymen perpétuellement fécond. Sur le sein de la terre il a jeté la variété des produits; dans le cœur de l'homme il a mis

l'instinct d'une curiosité inépuisable. Depuis les premiers âges historiques, un flux et un reflux se sont établis d'un continent à un autre et de population à population. L'Asie a dégarni ses plateaux pour peupler les solitudes de l'Europe; l'Europe a tiré de son sein les races intelligentes qui se partagent aujourd'hui l'Amérique. L'Océanie résistait à cette loi d'invasions successives, elle y obéit aujourd'hui et ne s'appartient plus. L'Afrique elle-même s'en défend mal : l'influence française en a entamé la zone septentrionale, tandis que l'Angleterre l'attaque, du côté du sud, par la colonisation patiente qui rayonne autour du cap de Bonne-Espérance.

Ainsi l'éducation du globe se fait de continent à continent, et l'initiative passe sans cesse d'un peuple à un autre. L'Asie a depuis longtemps résigné ses pouvoirs au profit de l'infatigable Europe, et l'Amérique du Nord aspire déjà au partage de cette fonction glorieuse. La civilisation est comme la fortune; elle change volontiers d'instruments et brise sans pitié ceux qui lui ont servi. Jamais ce mouvement ambulatoire ne s'arrête, et chaque race y trouve son emploi. Les vues individuelles, les intérêts passagers de navigation et de commerce, concourent, de leur côté, à ces grands résultats, les complètent, les achèvent. Sur tous les points l'idée la plus avancée

dompte et absorbe celle qui l'est moins; la nation raffinée soumet et s'assimile la nation sauvage ou barbare. La fusion s'accomplit de la sorte. Encore quelques années, et il ne restera plus un seul coin sur notre planète qui puisse se dire étranger à l'ensemble de ses destinées. La civilisation a pris le globe dans ses puissantes mains, et elle semble vouloir le pétrir de manière à ce que toutes ses aspérités s'effacent.

Comme pour préparer de la besogne à cet avenir, la nature a réservé des questions géographiques dont l'intérêt ne saurait se limiter ni à un seul peuple, ni à une seule puissance. Par une singulière disposition des lieux, ces questions affectent l'économie entière des relations humaines, et ne peuvent se résoudre sans imprimer de longs contre-coups et avoir un vaste retentissement. Telles sont les canalisations des isthmes de Suez et de Panama. Il suffit de jeter un long coup-d'œil sur la carte pour s'assurer des résultats attachés à ces gigantesques entreprises. Pour la navigation et pour le commerce ce serait une révolution véritable. L'Asie gangétique et malaise, mise à vingt jours de distance du bassin de la Méditerranée, d'une part; de l'autre, le golfe de Californie et la mer Vermeille, les échelles de l'Amérique du Sud, depuis Guayaquil jusqu'à Valdivia; Lima, Callao, les Intermedios, Valpa-

raiso, la Conception, toute la Polynésie et les îles Marquises, entrant dans un nouveau cercle d'activité et rattachés par un lien puissant au vaste foyer des affaires que l'Europe crée et alimente : tels pourraient être les effets immédiats, soudains, irrésistibles, de ces nobles travaux. Cette Inde, si paresseuse et si opiniâtre; ce Céleste Empire, type d'immobilité; ces vastes états qui ne se défendent plus que par l'inertie et la décomposition, appartiendraient désormais à l'influence européenne, au génie européen. Ainsi pourrait se réveiller ce vieux monde enlacé dans ses inflexibles coutumes comme un cadavre égyptien dans ses bandelettes.

Sur la canalisation de l'isthme de Suez, nous aurons peu de chose à dire : c'est là pourtant une pensée qui germa dans de fortes têtes depuis les Ptolémée jusqu'à Albuquerque, et naguère encore Napoléon. A diverses époques une communication fut ouverte entre la mer Rouge et la Méditerranée. Les Pharaon, à qui l'on doit des merveilles monumentales, comme les pyramides, les colosses de la plaine de Thèbes, le Memnonium, les obélisques, les temples de Karnak et de Louqsor, ne durent pas borner leur gloire à ces érections splendides et vaines. Dans un pays où l'on avait si peu de respect pour les sueurs de l'homme, il est impossible qu'une jonction indi-

quée par la nature, imposée par les besoins de populations nombreuses, n'ait pas été exécutée et maintenue longtemps. Aussi présume-t-on, en s'appuyant sur des textes assez précis d'Eusèbe et de Jules Africain, qu'un Aménophis fit creuser, vers le dix-septième siècle avant notre ère, à huit lieues au-dessous de Thèbes, un canal de navigation entre le Nil, à la hauteur de Coptos, et la mer Rouge à Cosséir. Comblé en grande partie à la suite de l'invasion brutale de Cambyse, ce canal fut dégagé et rouvert, vers l'an 263 avant Jésus-Christ, par Ptolémée-Philadelphe, à qui l'on doit aussi la célèbre version des livres sacrés, connue sous le nom de *version des Septante*. Les Lagides, dynastie glorieuse et intelligente, réalisèrent en outre une seconde communication entre les deux mers, au moyen d'un canal dont la prise était à Suez et le débouché dans le Nil, à sa bouche Pélusiaque. A leur tour, les kalifes mirent la main à l'œuvre. Quand le Kaire fut devenu leur capitale, ils songèrent à l'unir à un port arabique. Un général des Abbassides, Ebn-Touloun, commença les travaux du canal du *Prince des Fidèles*, et le lieutenant, le bras droit des Fatimites, Djouhar, les acheva. Cette œuvre d'art aboutissait à Suez par Hadjeroud, en longeant la *Vallée de l'Égarement*. Sa tête de jonction vers le Nil existe encore dans le *Khalyg*, qui traverse le Kaire et va se

perdre dans le *Birket-el-Hagg*, ou Lac des Pèlerins.

A l'époque où les Français, conduits par l'étoile de Bonaparte, occupèrent l'Égypte, une commission, composée de savants et d'ingénieurs, explora l'isthme de Suez dans tous les sens, soit pour reconnaître les vestiges de la canalisation antérieure, soit pour préparer les voies à une communication exécutée d'après les données de la science moderne. On put constater alors que l'isthme de Suez n'est, sur presque tous les points, qu'une plaine unie et mouvante, dont les couches solides se dessinent sous les sables par de légères ondulations. En d'autres endroits, cette plaine est hérissée de dunes de deux à trois mètres de hauteur, fixes, quoiqu'en partie sablonneuses; et, au milieu de cette nudité générale, toutes couronnées d'un peu de végétation. Le seul accident essentiel de ce terrain, est celui qui résulte d'une suite de lacs connus des Latins sous le nom de *lacs Amers* (*lacus Amari*), et que les Arabes appellent indistinctement *Birket-Temsâh* (lac du Crocodile), ou *Bahr Ebn-Menegy* (mer d'Ebn-Menegy). Tout indique, qu'en des temps éloignés, ces bassins d'eau salée, situés en partie au-dessous du niveau de la mer, étaient navigables, et qu'ils servaient de lien et d'aliment au canal des deux mers. Aujourd'hui ils sont

presque à sec ; à peine y découvre-t-on çà et là quelques cunettes remplies d'une eau extrêmement salée. C'est sur l'un des côtés de leur périphérie que les ingénieurs français reconnurent une tête des digues du canal, qui d'un côté venait se perdre dans les lacs Amers, et de l'autre se prolongeait du côté de Suez pendant cinq lieues jusqu'à la hauteur d'Hadjeroud. Son lit fut découvert dans une largeur de trente-cinq à quarante mètres. Sa profondeur, très variable, pouvait s'évaluer, en moyenne, à quatre ou cinq mètres, en tenant compte de la hauteur des digues ; mais elle avait dû, en s'éloignant du golfe, s'accroître jusqu'à sept ou huit mètres. D'autres vestiges retrouvés dans l'ouady, ou vallée du Nil, offraient des caractères analogues et complétaient la ligne navigable entre les lacs Amers et la bouche Pélusiaque.

Ainsi l'existence d'une ancienne route marine, sur l'isthme même et en ligne directe, ne peut plus former l'objet d'un doute. Elle résulte d'une reconnaissance officielle, authentique, scientifique. Mais il est juste d'ajouter qu'un pareil tracé serait aujourd'hui inadmissible, tant l'état des lieux a subi des modifications profondes. D'un côté le dessèchement des lacs Amers a privé tout canal futur de son réservoir d'alimentation ; de l'autre, la disparition de la bouche Pélusiaque,

qui, à la suite d'ensablements successifs, semble s'être absorbée dans le grand étang Menzaleh, a enlevé à la communication maritime son issue naturelle vers la Méditerranée. Si l'on ajoute à cela l'absence de toute ville importante qui puisse, sur ce littoral, suppléer à l'antique et florissante Péluse, on n'aura encore qu'une portion des obstacles qui s'opposent de nos jours à une ligne de navigation directe. La ligne indirecte, par le Kaire et le Nil, ne présente en revanche aucun de ces inconvénients. Outre qu'elle dessert les deux capitales de l'empire Egyptien, elle rencontre dans le fleuve une voie naturelle et peut s'appuyer, pour le reste, sur le tracé de l'ouvrage des kalifes. Quel que soit d'ailleurs le moyen qu'empruntent les relations entre les deux mers, que l'on adopte un canal ou un chemin de fer, un système unique ou un système combiné, la seule direction possible, réalisable et féconde, est celle qui réunira Alexandrie et le Kaire au golfe de Suez. C'est celle qu'adopte M. Waghorn, qui voudrait faire du transit de l'ithsme l'objet d'une spéculation privée, et à diverses reprises, les gouvernements de Londres et de Calcutta ont envoyé sur les lieux des ingénieurs chargés de poursuivre d'une manière officielle, quoique mystérieuse, des études préliminaires. Si l'on voulait trouver la cause des empêchements insurmon-

tables que soulève la question orientale, il ne faudrait pas la chercher ailleurs. Le cabinet de Londres s'inquiéterait peu que Méhémet-Ali fût ou non un vassal rebelle, s'il tenait dans ses mains la clef de l'isthme, et si l'Egypte n'était pas désormais placée sur le chemin des Indes. La difficulté n'est pas politique, mais topographique. Il sera plus facile de l'ajourner que de la résoudre.

L'isthme de Panama n'est pas de nature à éveiller des susceptibilités semblables. Les états du Nouveau-Monde, absorbés jusqu'ici dans les soins de leur organisation intérieure, ayant tout à improviser, lois, institutions, mœurs, industrie, commerce, gouvernement, n'ont pas encore pu mettre à leur service ces jalousies transcendantes qui caractérisent la politique européenne. C'est pour eux une question de civilisation générale et non un intérêt de nation, de zone, de continent. Le commerce du monde doit y gagner de nouveaux débouchés, la colonisation de nouvelles terres. La somme des relations humaines s'en accroîtra infailliblement, et chaque peuple y trouvera la part que lui auront faite son activité et son intelligence. C'est là ce qui importe. Que le bien s'opère, que le monde marche, voilà l'essentiel. Empêcher pour ne rien faire soi-même, est-ce un rôle qui puisse s'avouer, se soutenir long-

temps? Ce rôle est pourtant celui que jouent, depuis quarante siècles, les nationalités humaines, tantôt par la diplomatie, tantôt par la guerre. Il serait temps de mettre un terme à cette lutte énervante et stérile. Dieu n'a pas livré pour toujours le monde aux querelles et à la jalousie.

D'excellents esprits se sont, à diverses époques, occupés de l'isthme de Panama et de sa canalisation, les uns à cause des avantages, les autres à cause des grandeurs de l'entreprise. Séparer ce que la nature a joint, trancher le lien qui unit deux continents est une tâche qui devait subjuguer l'imagination; supprimer par un travail humain deux mille lieues de navigation orageuse autour de l'Amérique du sud est un résultat qui devait satisfaire la raison et sourire aux intérêts. Tant que la race espagnole régna seule dans le Nouveau-Monde, les instincts de mollesse, et peut-être les préjugés religieux, écartèrent toute initiative de ce genre. Cependant il semble que, même vers ce temps, il y eut des reconnaissances faites par des ingénieurs européens soit entre le Guazacoalco et la mer Pacifique, soit entre le lac de Nicaragua et le golfe du Mexique; mais aux premières études le gouvernement prit ombrage, et s'appliqua dès-lors à laisser cette zone dans un état de solitude et d'abandon. Il ne se départit jamais de ce système;

divers documents le prouvent. On trouve en effet dans la correspondance de Jefferson, alors ministre à Paris, sous les dates de 1787 et 1788, les deux lettres suivantes adressées à M. William Carmichaël, à Madrid.

I.

Paris, 11 décembre 1787.

« On m'assure ici que le gouvernement espagnol s'est occupé d'une manière sérieuse du percement de l'isthme de Panama. Des études ont été faites sur les lieux ; mais il semble qu'elles n'ont servi qu'à prouver les immenses difficultés de cette entreprise. »

II.

Paris, 27 mai 1788.

« Au sujet de l'isthme de Panama, Bourgoin dit (et il désire ne pas être nommé) que des études de nivellement ont été poursuivies, qu'un canal est praticable, et que des raisons politiques s'opposent seules à son exécution. Vous comprenez de quel prix est cette communication et combien d'intérêts s'y rattachent. »

Il est de fait que le gouvernement espagnol considérait l'isthme comme la clé de sa puissance coloniale. Placée entre la Nouvelle-Grenade et le

Guatemala, le Pérou et le Mexique, cette langue de terre formait, pour ainsi dire, le centre de ses possessions, et lui offrait, comme point d'appui militaire, Panama d'une part, Porto-Bello de l'autre. Une communication maritime entre ces deux sections de son empire devait y attirer les flottes rivales et la blesser au cœur. Du moins le pensait-elle. Aussi la vit-on négliger de soumettre les Indiens qui occupaient la partie septentrionale de l'isthme, afin de laisser subsister un épouvantail qui éloignât les visiteurs curieux. Les mesures de précaution allaient plus loin encore, s'il faut en croire le géographe Thomas Jeffry, qui écrivait en 1782. D'après cet auteur, le gouverneur de San-Juan de Nicaragua avait pour instruction formelle de ne jamais laisser un seul Anglais pénétrer dans le rayon du lac, afin que l'Europe ne se fît point une idée précise de son importance topographique.

Avant l'exploration de M. Alexandre de Humboldt, la canalisation de l'isthme ne se présentait donc que sous la forme d'une idée confuse et mystérieuse. Le savant voyageur fut le premier en faveur de qui le gouvernement local se départit de ses rigueurs, et à défaut d'études personnelles, il fut admis du moins à connaître les résultats généraux des explorations antérieures. Sa science, son coup-d'œil sûr et pénétrant, firent le reste.

Son observation porta d'une manière si juste, qu'elle fait encore autorité après trente-cinq ans; les découvertes plus récentes ne l'ont point infirmée. M. de Humboldt constata que le percement de l'isthme pouvait s'effectuer sur cinq points; sur l'isthme de Darien; dans la province colombienne de Choco; entre le golfe de Tehuantepec et la rivière du Guazacoalco; par le lac de Nicaragua; enfin sur l'isthme de Panama.

Le percement de l'isthme de Darien, qui, dans sa partie la plus étroite, offre une largeur de soixante milles, semble présenter de grandes difficultés d'exécution. On aurait bien jusqu'au tiers de l'isthme une navigation naturelle dans la rivière de Santa-Maria et dans le sinus profond que forme le golfe de Saint-Michel; mais, outre que la rivière exigerait d'énormes travaux de canalisation, on rencontre, dans l'intérieur même de l'isthme, une chaîne de montagnes si élevées qu'il faudrait y pratiquer des tranchées gigantesques. L'insalubrité du climat ajoute encore à ces obtacles et les complique. Quand à la communication par la province colombienne de Choco, M. de Humboldt ne se borne pas à la regarder seulement comme possible, il assure qu'elle existe. S'il faut en croire les versions locales, le ravin de la Raspadura, creusé aux frais d'un curé du pays, unirait les eaux du Rio Atrato, qui se jette

dans la mer des Antilles, à celles du Rio Noanama, qui débouche dans la mer du Sud, et dans les fortes crues, des barques chargées de cacao auraient souvent passé d'une mer à l'autre. Alors même que ce fait serait aussi prouvé qu'il l'est peu, il est évident que cette communication factice et temporaire ne pourrait offrir qu'un intérêt de curiosité, et ne serait d'aucune utilité réelle[1]. La solution du problème est ailleurs. L'isthme de Tehuantepec ne semble pas un terrain plus favorable. MM. de Humboldt et Robinson ont bien cru que le Guazacoalco pouvait être facilement lié au Rio Chimalapa, par un canal de jonction creusé au travers des forêts de Tarifa; mais l'approfondissement des deux cours d'eau, la distance qui les sépare, les difficultés du terrain, et surtout l'insalubrité du climat, sont autant d'obstacles que le voyageur Pitman a signalés, et qui seraient à peu près invincibles.

Ces trois points étant mis hors de cause, il ne reste plus que la jonction par le lac de Nicaragua ou par l'isthme de Panama, seuls projets dignes d'une attention sérieuse, et vers lesquels se sont

[1] Dans la seconde édition de son voyage, publiée en 1827, M. de Humboldt a retiré ce que son assertion au sujet de cette communication fluviale pouvait avoir de formel. Il n'a maintenu que la possibilité de son exécution à la suite de travaux considérables.

dirigés les efforts les plus récents. C'est là-dessus que roulent les divers documents auxquels nous emprunterons une partie de cette étude, entre autres une brochure de M. William Radcliff de New-York, profondément versé dans ces matières, et un rapport fait au congrès par une commission spéciale que présidait l'honorable M. Mercer de la Virginie. L'historique des projets de canalisation, leur valeur, leurs chances probables se trouvent consignés dans cette dernière enquête, qui emprunte à son origine même une importance particulière.

A peine l'Amérique espagnole eut-elle proclamé sur tous les points son indépendance et séparé ses intérêts de ceux de la métropole, que l'union des deux océans, Atlantique et Pacifique, devint l'une des pensées dominantes des gouvernements nouveaux. La confédération de l'Amérique Centrale (Guatemela), pacifiée et organisée la première, prit l'initiative de ce vaste projet, et fit un appel aux capitaux étrangers qui seuls pouvaient le réaliser. De son côté, la république de la Nouvelle-Grenade (Colombie) ne voulait pas déserter les honneurs et les avantages de l'entreprise : elle promit son concours aux spéculateurs d'Amérique et d'Europe. Ainsi les deux états entrèrent dans une voie de rivalité pour la canalisation de l'isthme, l'un lui donnant pour théâtre le

lac de Nicaragua et la rivière de San-Juan, l'autre le terrain situé entre Chagres et Panama. La lutte devait désormais se limiter entre ces deux points. On va en suivre les incidents parallèles.

Dès le 18 septembre 1824, la nouvelle république de l'Amérique Centrale reçut des propositions de la part d'une compagnie anglaise que représentaient MM. Barclay et compagnie, et le 2 février suivant, d'une société anonyme des États-Unis, en tête de laquelle figuraient le colonel Charles Bourke et M. Mathieu Llanos. Ces derniers allaient jusqu'à annoncer que la société était à la veille d'acheter un brik de guerre, à bord duquel on mettrait des ingénieurs chargés de poursuivre les études nécessaires, tant sur le lac de Nicaragua que sur la rivière de San-Juan, mais aux conditions suivantes : 1° Privilège exclusif de navigation à vapeur sur le lac, sur la rivière et sur le canal; 2° permission de couper dans la province tout le bois nécessaire pour les travaux; 3° immunité de droits d'entrée pour toutes les marchandises destinées au service de la compagnie jusqu'à l'achèvement complet du canal; 4° privilège d'exploitation du canal moyennant une redevance. En retour de ces concessions, la compagnie accordait au gouvernement de Guatemala vingt pour cent de droit sur le montant brut des recettes, et après l'expiration

du privilége, la remise du canal, qui serait devenu la propriété de l'état.

Sans statuer sur le mérite d'aucune de ces offres, le gouvernement de l'Amérique Centrale rendit un décret en date du 12 juillet 1825, dans lequel, conviant les capitaux étrangers à cette entreprise, il promettait son concours pour l'exécution en offrant de convertir les sommes qui seraient dépensées en titre de dette publique. Les revenus du canal devaient être appliqués au service des intérêts et à l'amortissement du capital, déduction faite des frais de réparations, d'exploitation, d'entretien et de défense. La navigation de ce canal était d'avance déclarée libre, sans qu'on pût en exclure ni les neutres, ni les nations amies.

En même temps l'attention du gouvernement des États-Unis était attirée sur le même sujet, par les premières communications diplomatiques du chargé d'affaires de Guatemala. Sous la date du 8 février 1825, ce fonctionnaire écrivait au secrétaire d'état de l'Union :

« Je dois vous dire, monsieur, comme représentant de la Confédération Centrale, que rien ne lui prouverait mieux votre intérêt pour nos naissantes républiques que votre intervention dans la grandiose entreprise de la jonction des deux mers. Ce travail pourrait ainsi émaner de

l'initiative des deux états et devenir leur propriété commune.

« Au point où en sont les choses et d'après les plans que j'ai l'honneur de vous soumettre, la jonction est possible, réalisable. Mon gouvernement est disposé à en faciliter l'exécution par tous les moyens, et une compagnie américaine offre de mettre la main à l'œuvre, dès que les deux états se seront entendus à ce sujet. L'envoi d'un agent diplomatique auprès de notre Confédération ne pourrait qu'aider beaucoup à la solution de cette importante affaire. »

A quoi M. Clay répondit en date du 18 avril 1825 :

« Le projet de réunir nos deux mers est une de ces pensées qui doivent faire époque dans les siècles et modifier profondément les relations commerciales du globe. Il est hors de doute que c'est un projet exécutable. Diverses lignes ont été proposées, et tout porte à croire que la meilleure est celle qui a pour base le lac de Nicaragua. Cependant, pour une entreprise d'une telle grandeur, il importe de procéder avec prudence et de ne pas compromettre le succès final par un premier faux pas. Le président de l'Union a en conséquence confié à son chargé d'affaires auprès de la république du Centre le soin de prendre toutes les informations nécessaires à ce sujet. Si ses

rapports confirment l'opinion avantageuse qui s'est accréditée sur cette ligne, il restera encore à consulter le Congrès pour savoir quelle nature de coopération il entend apporter à ce grand ouvrage. Le chargé d'affaires des États-Unis aura à témoigner à la Confédération du Centre tout l'intérêt que le gouvernement américain prend à une si magnifique initiative. »

Le résultat de ces ouvertures fut la signature d'un contrat passé, le 16 juin 1826, entre le gouvernement de l'Amérique Centrale d'une part, et d'autre part une association projetée de capitalistes américains, dont l'agent ostensible était M. Charles de Beneski, et le principal intéressé, M. Aaron H. Palmer de New-York. Le chargé d'affaires des États-Unis, le colonel Williams, signa et certifia cet acte dont il avait été le principal intermédiaire. Dans ce traité reparaissaient les clauses que l'on a déjà détaillées ci-dessus, la liberté de navigation pour toutes les nations, moyennant une redevance fixée par le gouvernement central, le droit de couper le bois pour les travaux, les facilités et le concours nécessaires pour les études, pour les achats de terrains, pour les enrôlements d'ouvriers. La compagnie devait retenir les deux tiers des produits; l'autre tiers était dévolu au gouvernement. La république se réservait toutefois de pouvoir racheter le canal,

moyennant le payement des sommes déboursées, accrues de l'intérêt à raison de dix pour cent l'an.

Investi de ce privilége, M. Palmer plaça d'abord son entreprise sous les auspices des noms les plus respectables de New-York. Il forma un comité dans lequel figuraient MM. de Witt-Clinton, Stephen Van Rensselaer, C.-D. Colden, Philippe Hone et Lynde Catlin, puis le mit à la tête d'une société qui s'intitulait : *Compagnie du canal entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique*, et qui se constituait au capital de cinq millions de dollars, divisé en quinze mille actions de cinq cents dollars chacune. L'acte portait que les ingénieurs chargés de suivre les études seraient dans le Nicaragua sept mois après les souscriptions closes, et que les travaux commenceraient au bout de l'année révolue. La compagnie s'engageait, en outre, à faire l'avance au gouvernement central de deux cent mille dollars pour les premiers travaux de fortification et d'exploration du terrain. Cette affaire, grandement montée et commencée sous les plus brillants auspices, n'aboutit qu'à un avortement. La crise financière de cette époque et les troubles politiques de Guatemala lui furent funestes. Après avoir obtenu en Amérique des souscriptions conditionnelles pour un million de piastres, M. Palmer se rendit à Londres, où il sollicita vainement, durant dix mois, le con-

cours des capitalistes anglais. C'était alors un moment de découragement pour ces sortes de spéculations, et la déconvenue du cacique des Poyais rendait les bourses défiantes. Quelle que fût la solidité des garanties que présentait M. Palmer, il ne put vaincre cette situation des esprits et surmonter la répugnance générale.

Le même échec attendait une seconde tentative qui fut faite, sous des auspices plus brillants encore, par une compagnie hollandaise dont l'intelligent roi de Hollande, Guillaume, était l'âme et le principal souscripteur. Il paraît que, dans le moment même où M. Palmer obtenait la concession dont on vient de parler, les Hollandais avaient, de leur côté, cherché à profiter des avantages promis par le décret du 12 juillet 1825. Une compagnie s'était formée au capital d'un million de florins, dont le roi s'était réservé la moitié. Après l'avortement de M. Palmer, elle se décida à agir. Un envoyé spécial, le général Verveer, se rendit en Amérique avec une mission du roi des Pays-Bas, pour conclure un traité de commerce et poser les bases d'un autre traité concernant la jonction des deux mers. Ces bases étaient des plus libérales. Le canal devait être ouvert à tous les navires marchands sans distinction; les navires de guerre devaient obtenir l'autorisation de la république, et elle n'était accor-

dée, dans un cas de guerre, à aucune des parties belligérantes. Le canal était un passage neutre, et on voulait le faire reconnaître comme tel par les grandes puissances maritimes. Le projet, d'ailleurs, lui attribuait des conditions de largeur et de profondeur capables d'admettre les plus gros navires de commerce en plein chargement. Un port franc devait être fondé à l'embouchure ou dans le voisinage.

Les négociations en étaient là, quand la révolution belge de 1830 vint en paralyser l'essor et en détruire tout l'effet. Cet événement changeait la position du roi des Pays-Bas; il ne pouvait plus désormais aventurer ses ressources dans des spéculations lointaines. Il retira son patronage, et la compagnie fut obligée de se dissoudre sans avoir pu s'organiser. Cependant de nouvelles ouvertures ont eu lieu depuis lors, et il est à croire que si quelque association sérieuse se formait pour la jonction des deux mers, la Hollande n'y demeurerait pas étrangère et répondrait au premier appel.

Pendant que la République Centrale provoquait ainsi, par tous les moyens en son pouvoir, la réalisation de cette entreprise gigantesque, la Colombie semblait oublier qu'elle avait aussi quelque chose à y prétendre. Des troubles intérieurs, des guerres civiles, absorbaient son atten-

tion, et ne lui laissaient pas la liberté d'esprit nécessaire pour s'occuper de conquêtes pacifiques. Bolivar, le premier, vers 1829, songea à faire exécuter quelques études du côté de Panama et de Chagres, avec la pensée d'appliquer plus tard son armée aux travaux définitifs. Mais déjà la main de la mort pesait sur lui. La chambre provinciale du district de Panama prit alors l'initiative. A deux reprises, en juin 1831 et en octobre 1833, elle appela sur cette importante question l'attention du congrès général, qui, pressé et mis en demeure, finit par rendre, le 27 mai 1834, un décret à peu près semblable à celui que la république du Centre avait adopté en 1825. Seulement cet acte ne stipulait rien de précis au sujet de la nature du travail, et, tout en admettant la possibilité d'une jonction inter-marine, il autorisait toute autre voie de communication, telle que chemins ordinaires ou chemins de fer. Quoi qu'il en soit, aucune proposition formelle ne semble avoir été la conséquence de ce décret avant celle que fit, le 25 mai 1835, ce même baron de Thierry, dont les destinées aventureuses ont occupé récemment la curiosité publique. M. de Thierry demanda et obtint la concession d'un privilège pour un canal de dix pieds de profondeur, qu'il devait exécuter au moyen des rivières de Chagres et de Quebra-Grande.

Les délais d'exécution étaient de deux ans pour les études et de trois autres années pour les travaux. Le canal faisait retour à la république après cinquante ans de jouissance. Les ouvrages de défense militaire étaient à la charge du baron de Thierry, qui, en revanche, devait recevoir de la république tous les terrains nécessaires pour ses môles, darces, magasins, etc. Un tarif des droits de péage accompagnait le décret. Quelques jours auparavant, et à l'appui de cette concession, une loi rendue par le congrès avait affranchi de toute espèce de droits de douane, et pour vingt-cinq années, les districts de Porto-Bello et de Panama; ce qui en faisait des pays de franchise, librement ouverts au commerce de toutes les nations. Cette mesure était d'une politique à la fois habile et libérale.

Voilà où en était cette question, tant dans le Guatemala qu'à Bogota, quand les États-Unis crurent devoir faire une démarche officielle qui intéressait les deux républiques espagnoles au même point de vue. Le 3 mars 1835, le sénat de l'Union prit la résolution suivante :

« Arrête : Que le président sera prié d'ouvrir des négociations avec les gouvernements du Centre-Amérique et de la Nouvelle-Grenade, à l'effet de protéger, dans les stipulations à intervenir, tous individus ou compagnies qui se pro-

poseraient d'ouvrir une communication inter-marine entre les deux océans, Atlantique et Pacifique, et en outre de faire prévaloir, dans un contrat de ce genre, le droit que doivent avoir toutes les nations du globe à la jouissance de ce passage, contre le payement de droits modérés et équitables. »

A la suite de cette résolution, on dut choisir un agent spécial et officiel pour en faire sortir quelque résultat. Le choix du gouvernement s'arrêta sur le colonel Charles Biddle, frère du célèbre agent des banques et de l'antagoniste actif du parti démocratique. Ce choix semblait réunir toutes les conditions désirables de position et de capacité. D'ailleurs, ce délégué emportait des instructions détaillées qui ne lui permettaient pas de se méprendre sur la nature de sa mission. Il lui était enjoint de se rendre, par la route la plus directe, au port de San-Juan de Nicaragua, de remonter la rivière de San-Juan et de parcourir ensuite le lac, afin de s'assurer des points sur lesquels la communication inter-marine pouvait s'ouvrir et se poursuivre. » A la suite de cette exploration sur les lieux, il lui était indiqué de continuer son voyage jusqu'à Guatemala, capitale de la république du Centre, où, soit par lui-même, soit par l'influence de M. de Witt, chargé d'affaires de l'Union, il pourrait se pro-

curer tous les renseignements, documents, matériaux nécessaires pour s'édifier complètement sur la valeur de l'entreprise. Son enquête une fois terminée sur ce point, ses instructions lui ordonnaient de se rendre dans la Nouvelle-Grenade, afin d'y procéder avec la même sollicitude et la même persévérance à l'étude du second projet, celui d'une communication inter-marine sur l'isthme de Panama. M. Mac-Afee, chargé d'affaires à Bogota, avait l'ordre de l'aider dans cette recherche et de ne lui épargner ni son concours, ni ses conseils. Ainsi rien n'avait été négligé de la part du gouvernement de Washington pour que cette tentative eût une heureuse issue. Malheureusement les lumières de l'agent n'étaient pas à la hauteur du mérite des instructions, et le colonel avait eu le soin d'y faire introduire une clause qui le laissait à peu près maître de modifier à son gré son itinéraire. Cette faculté discrétionnaire fut l'une des principales causes qui rendirent cette mission impuissante et infructueuse.

Le colonel Biddle, en quittant les États-Unis, se rendit à Cuba et à la Jamaïque, d'où il fit voile directement pour l'isthme de Panama. C'était supprimer la moitié de sa tâche, l'étude de la communication par le lac de Nicaragua. Quand plus tard, à son retour aux États-Unis, M. For-

syth lui demanda des explications sur cet oubli, le colonel lui répondit assez cavalièrement, « que des informations sûres prises à Cuba, à la Jamaï- et dans la Nouvelle-Grenade, l'autorisaient à penser que toute entreprise sur ce point serait insensée et chimérique. » A l'appui de cette opinion, il invoquait les études faites par Bolivar, l'opinion d'une société scientifique de Bogota, et surtout celle du docteur Pierre Gual, l'un des hommes les plus considérés de la Nouvelle-Grenade, enfin le cri de la notoriété publique. Il résultait de ces impressions diverses, que l'ouverture d'un canal maritime par la rivière de San-Juan et le Nicaragua devait rencontrer comme obstacles insurmontables, la rapidité des eaux de la rivière, les tempêtes du lac, l'insalubrité du climat et la considération des distances trois fois plus considérables que sur l'isthme de Panama. Au lieu de vérifier par lui-même si ces empêchements étaient réels, ces difficultés sérieuses, le colonel Biddle accepta comme vrais tous les bruits, tous les rapports qui lui parvinrent, et ce fut sur la foi de pareils errements qu'il condamna d'une manière irrévocable l'une des deux localités qu'il avait pour mission d'explorer.

Quoi qu'il en soit, il arriva à Panama le 1er décembre, et y reçut un accueil enthousiaste. L'objet de sa mission et l'échec récent du baron

de Thierry concouraient à rendre sa présence précieuse aux populations. Dès l'instant même le colonel se mit à l'œuvre. Il parcourut l'isthme en remontant les eaux du Chagres jusqu'à Crucès, et se rendit ensuite par terre à Panama. L'examen des lieux le satisfit pleinement. Il n'hésita pas à dire et à écrire officiellement que l'isthme de Panama pouvait devenir facilement le théâtre, soit d'un canal de navigation, soit d'un chemin de fer, exécutés de manière à ce qu'on pût désormais passer en six heures des eaux de la mer des Caraïbes dans celles de la mer du Sud. Il constata que la rivière de Chagres était navigable dans toutes les saisons de l'année, pour des bateaux à vapeur tirant de cinq à six pieds d'eau et que le courant n'y excédait pas trois milles à l'heure. « De Chagres à Crucès, disait-il, on peut remonter en cinq heures et réunir ensuite Crucès à Panama, par une voie de fer qui ne serait pas d'une exécution plus difficile que celle de Washington à Baltimore, sur un développement de cinq à six lieues. »

Telles furent les impressions que fit naître chez le colonel Biddle un séjour de six semaines à Panama. Il partit donc pour Bogota avec des idées très arrêtées, et y arriva le 13 mars 1836, après un pénible voyage de cinquante-quatre jours. Sans perdre de temps, il s'aboucha avec le gou-

vernement grenadin par l'intermédiaire du chargé d'affaires, M. Mac-Afee. On ouvrit des négociations qui aboutirent à la présentation d'une loi au congrès. Mais, dans l'intervalle, avertie par cet éveil, une compagnie grenadine s'était formée et demandait d'entrer en participation dans le projet, en offrant des conditions meilleures. Cette concurrence soudaine fut l'objet de pourparlers assez vifs et d'explications orageuses. Enfin on parvint à concilier tous les intérêts, et un décret fut rendu, qui accordait le privilège d'une communication inter-marine par l'isthme de Panama, tant au colonel Biddle en nom propre qu'à une société de capitalistes de Bogota. Un compromis passé entre les parties affectait au colonel et à ses futurs intéressés des États-Unis les deux tiers de l'affaire; l'autre tiers demeurait la propriété des Grenadins. Philadelphie était désignée comme le siège de la société. Le personnel des directeurs devait être puisé dans l'un et dans l'autre état dans la proportion de l'intérêt stipulé pour chacun d'eux. On avait fixé à trois années le délai réservé aux études, et à trois autres années le temps nécessaire pour l'achèvement des travaux.

Tel fut le rôle que joua à Bogota le colonel Biddle; investi par le gouvernement des États-Unis d'une mission d'investigation précise, dé-

terminée, circonscrite, il en dénatura le caractère et se présenta au gouvernement grenadin comme l'agent d'une spéculation particulière. C'était là évidemment une prévarication, une interprétation abusive, et le chargé d'affaires eut le tort de mettre son influence officielle au service d'une semblable combinaison. Le gouvernement de Washington ne pouvait pas demeurer sous le coup d'une responsabilité aussi compromettante: il désavoua son agent et se déclara entièrement étranger à ce qui avait pu se conclure. Des explications furent demandées à M. Mac-Afee, qui parvint à se justifier tant bien que mal en rejetant les torts sur le colonel Biddle. Quant à ce dernier, il fut tellement affecté de l'issue de cette négociation, qu'il mourut peu de mois après son retour aux États-Unis.

Les choses en restèrent là jusqu'en 1838. La société Biddle existait encore de droit, mais de fait elle était dissoute. Les intéressés grenadins firent un effort pour sortir de ce cercle vicieux. Une maison française de la Guadeloupe, MM. Jolly et Salomon, s'étant offerte pour continuer l'entreprise, on renoua les négociations, et un nouveau décret ampliatif fut rendu par le congrès, en date du 29 mai. Ce décret consacre la déchéance du colonel Biddle et investit MM. Auguste Salomon et compagnie du privilège de la communica-

tion inter-marine sur l'isthme de Panama. Les nouveaux concessionnaires y ont liberté entière pour les moyens d'exécution, soit qu'ils adoptent un chemin carrossable, une voie de fer, un canal à écluses, une canalisation des rivières: le tout pratiqué d'une manière mixte ou absolue. Seulement, un canal de dix pieds de profondeur ne donne droit qu'à un privilége de cinquante ans, tandis qu'un canal de quatorze pieds recule ce terme jusqu'à soixante années. Une foule d'améliorations et d'avantages de détail complètent les diverses clauses de cette concession. Il y a mieux : par un arrêté de 1838, le cabinet grenadin, s'appuyant sur une délimitation faite en 1803 par le gouvernement de Madrid, a dénoncé ses prétentions à la souveraineté de la côte des Mosquitos, ce qui la rendrait maîtresse de l'embouchure de San-Juan, et paralyserait toute tentative de communication par le lac de Nicaragua. La Nouvelle-Grenade se trouverait, si cette interprétation était fondée, dans la position de pouvoir neutraliser la ligne rivale au projet de celle qui traverse intégralement son territoire. Ainsi le choix ne serait plus possible entre les localités, et l'isthme de Panama deviendrait le seul point qui pût réunir aux convenances topographiques la sécurité politique si nécessaire pour une exécution pareille.

Tel est l'historique exact des diverses tentatives dont la jonction des deux océans a éte l'objet. Les gouvernements intéressés d'une manière directe et locale à cette entreprise ont l'un et l'autre fait des appels aux capitaux étrangers, et ont contracté successivement : celui du Centre-Amérique avec M. Palmer et avec la compagnie hollandaise, celui de la Nouvelle-Grenade avec le baron de Thierry, le colonel Biddlé et MM. Salomon et Compagnie. De ces expériences successives, la dernière seule est encore à l'état de germe; les autres ont complètement avorté. Il reste maintenant, pour compléter ce résumé historique, à jeter un coup-d'œil sur l'état des lieux et à s'assurer, par une étude des meilleurs documents, de la valeur fondamentale de ces diverses entreprises, au point de vue de l'exécution.

Le moment serait mal choisi pour se défier des forces du génie humain. Après ce qu'il a fait depuis un demi-siècle, on peut tout attendre de lui. Les moyens mécaniques qu'il a mis à son service, la vapeur qu'il a domptée, les sciences exactes qu'il a poussées dans une magnifique voie de développement, les gigantesques travaux qu'il a réalisés naguère, et entre autres ce canal Calédonien, qui baigne les rampes des montagnes écossaises, tout permet de croire que la canalisation de l'isthme américain n'est point une œuvre

au-dessus de sa portée, et que dès à présent il est en mesure d'y atteindre. Jusqu'ici l'action de l'homme sur le globe semblait s'être bornée à la simple défensive. Un obstacle se présentait-il, on le tournait, on n'osait pas l'aborder de front. Ce rôle passif, ce système d'inertie, doivent faire place tôt ou tard à une attaque dans les règles. Au lieu d'obéir, l'homme commandera; il fera passer les fleuves dans les vallées arides, et tranchera les continents qui se prêteront mal à ses relations. Chaque jour la nature livre un de ses secrets à la méditation humaine, comme autant d'armes dont plus tard on se servira contre elle. Ce mouvement est évident; il est écrit dans les faits. Les canaux qui sillonnent les territoires européens, les voies de fer qui impriment jusque sur le sol même la loi de nivellement qui s'impose aux sociétés, ne sont qu'un prélude à des modifications plus profondes et plus grandioses. Le monde physique a été longtemps un despote; il se peut que, dans les âges futurs, il ne soit plus qu'un esclave.

Spéculativement, et abstraction faite d'études plus positives, on peut dire que la jonction des deux océans est une chose réalisable. En exagérant même la somme des obstacles, il n'en est aucun qu'aujourd'hui le travail humain ne puisse vaincre avec le concours de deux éléments déci-

sifs, le temps et les capitaux. Voyons si ce résultat, dont on a le sentiment *à priori*, ne trouve pas de sanction dans les recherches faites sur les lieux mêmes, tout incomplètes qu'elles soient encore.

LIGNE DU LAC DE NICARAGUA. — On a vu que sur ce point une canalisation naturelle et ininterrompue existe déjà, tant par la rivière de San-Juan que par le canal de Nicaragua, communiquant au petit lac de Léon. La rivière de San-Juan, qui a prise dans le grand lac, descend vers l'Atlantique par un cours large et sinueux, qui peut avoir cent milles de long. Quant au lac lui-même, sa navigation est saine comme profondeur, puisqu'on trouve, dans presque toute son étendue, de trois à huit brasses d'eau. Quelques tempêtes violentes, nommées dans le pays *papagayos*, le dévastent bien par intervalles; mais il est évident que ce n'est point là un inconvénient sérieux pour les paquebots à vapeur. La navigabilité de la rivière de San-Juan est un problème moins éclairci. Les versions diffèrent, et ce qui en ressort le plus clairement, c'est qu'aucune reconnaissance hydrographique n'a encore été faite avec quelque détail. Robinson, dans ses *Mémoires sur la Révolution Mexicaine*, assure que sur un point de la barre on a trouvé vingt-cinq pieds d'eau, et que le reste du lit est sain jusqu'au lac.

Thompson est moins hardi : il n'admet pas qu'on puisse compter, en remontant la rivière, sur une profondeur de plus de quatre pieds. Le marquis de Yeineni, M. C. Bolton, M. de Canaz, agent diplomatique du Guatemala, s'accordent tous pour signaler des difficultés dans la navigation de San-Juan, des hauts-fonds de sables et de rochers, contre lesquels il faudrait employer, inutilement peut-être, les ressources de l'art. D'où l'on peut conclure que le San-Juan ne doit être regardé que comme le réservoir alimentaire d'un canal latéral [1], et non comme un fragment naturel de la ligne navigable.

Cet obstacle vaincu, il en reste un second, celui de la communication du lac de Nicaragua avec l'océan Pacifique. D'après toutes les relations, il semble que la haute cordilière du Guatemala s'arrête sur cet isthme pour faire place à un système de petits mamelons coniques entre lesquels on trouverait sans peine le tracé d'un canal. La plus grande difficulté consisterait, d'après Thompson, dans la différence des niveaux entre les eaux du lac et celles de l'Océan; cette différence est de cent quarante pieds. Quant à la hauteur du sol, elle varie de soixante à cent

[1] Les études de ce canal n'ont pas été faites; mais il est à croire que le tracé en serait facile dans une ligne parallèle au cours d'eau.

soixante pieds au-dessus du niveau du lac. La nature du terrain est, d'après M. Bolton, un roc maniable et qui formerait un excellent lit pour le canal.

Ce travail se composerait donc d'une grande tranchée qui, pendant deux milles environ, aurait plus de cent trente pieds de hauteur, puis s'abaisserait durant six autres milles pour atteindre un espace propice et naturellement nivelé. La distance totale serait d'une vingtaine de milles. Dans ce cas, l'eau du lac servirait elle-même d'alimentation, mais peut-être, avec un système d'écluses, serait-il possible de diminuer l'importance de la tranchée, surtout si l'on faisait dériver une prise d'eau du lac de Léon qui se trouve de trente pieds plus élevé que celui de Nicaragua. D'autres projets ont embrassé le lac Léon lui-même, et ont voulu placer le théâtre de la communication maritime, au nord-ouest de ce bassin et dans la direction de Realejo, le meilleur port que la Confédération possède sur l'océan Pacifique. De son côté, la compagnie hollandaise avait jeté ses vues sur la partie sud-ouest du lac de Nicaragua, avec l'intention de faire aboutir son canal au port de Nicoya, l'un des bons hâvres de la même côte. Ces deux issues vaudraient mieux, en effet, que celle du golfe de Papagayo qui n'offre guère comme mouillage que San-Juan de

Brito, rade foraine ouverte aux ouragans. Du côté de l'Atlantique, le hâvre de San-Juan semble réunir les avantages désirables. Du reste, toute la contrée riveraine, sur cette ligne de communication, offre des ressources de tout genre. On parle de riches mines d'or, de cuivre, de plomb, de fer, de zinc et de mercure. Les bois y sont abondants et de la plus belle espèce. La végétation étale partout les plus beaux produits. Nulle part la vie alimentaire n'est plus abondante, plus facile, meilleure. La population de l'État est de deux millions d'âmes sans mélange de nègres, et pourtant la main-d'œuvre s'y maintient à un taux très raisonnable. La seule condition locale sur laquelle on n'ait pas des renseignements complets, c'est la salubrité du climat sur la côte des Mosquitos et le long de la rivière de San-Juan. Il est à craindre que ce ne soit là l'obstacle le plus sérieux et le plus difficile à combattre.

Ligne de Panama. — Cette ligne a le précieux et incontestable avantage d'être la plus courte et la plus directe. M. de Humboldt évalue la distance à vingt-huit milles à vol d'oiseau; elle pourrait se doubler par les exigences du terrain. La ligne praticable aboutirait d'un côté de l'Atlantique à l'embouchure du Chagres ou la baie de Limon, du côté de la Mer du Sud à la baie de

Panama ou à celle de la Chorera. Sur ce point, l'isthme se renfle déjà; de Chagres à Panama on compte quarante milles. Le terrain n'est pas, comme on le croit généralement en Europe, une haute cordilière, mais une suite de collines séparées par une vallée transversale et marécageuse. Deux ou trois tranchées un peu profondes, principalement du côté de l'océan Pacifique, suffiraient pour établir le niveau sur tous les points. Des communications existent d'ailleurs, et pourraient être mises à profit. La rivière de Chagres, une fois la barre franchie, a une profondeur de vingt à vingt-cinq pieds sur une largeur de trois cents pieds jusqu'à la ville de Crucès et même jusqu'à l'endroit où le Chagres reçoit les eaux de La Trinité, qui s'unit elle-même à une autre rivière nommée la Quebra-Grande. Ces deux cours d'eau peuvent être remontés jusqu'à un point où la Quebra-Grande passe à peu de distance du Caïmitillo, affluent du Caïmito, qui se jette dans l'océan Pacifique vers la baie de la Chorera. Ce dernier point est à douze milles de Panama. Le Caïmitillo présente dans son cours plusieurs chutes dont les hauteurs réunies forment un total de quatorze mètres. Un vaste étang, situé sur la rive droite de La Trinité, pourrait être disposé pour le service des eaux du canal, qui à la rigueur s'alimenterait encore par

des dérivations tirées des rivières Bernardino et Araïacinto. Le territoire offre d'ailleurs diverses ressources. Le sol argileux ou vaseux se prête partout à la fabrication de la brique : la chaux abonde, on trouve même du plâtre sur plusieurs points. Des bois de construction et d'ébénisterie couvrent les versants de l'isthme. Les habitants en comptent plus de cent espèces. On annonce en outre des mines de plomb, de cuivre et de mercure, et des houillères d'une exploitation facile. L'insalubrité du climat ne semble pas offrir des empêchements insurmontables, et les saignées dont le canal serait l'occasion et l'objet contribueraient beaucoup, on peut l'espérer, à l'assainissement du pays.

Ainsi voilà deux lignes de communication qui sont matériellement exécutables. Les objections tirées de la différence des niveaux des deux océans n'ont plus aucune valeur depuis les relevés qu'exécuta le capitaine Sabine, secrétaire de la société royale de Londres, par les ordres de Bolivar. Cet hydrographe constata que la différence des hauteurs ne provient que de la différence des marées, nulles dans le golfe du Mexique et très fortes sur les côtes de l'océan Pacifique. Ainsi, toutes les douze heures, en commençant avec la marée haute, l'océan Pacifique est de 13 $^{55}/_{100}{}^{\text{mes}}$ pieds plus élevé que l'Atlantique : à la

marée descendante, il se trouve un instant à la même hauteur, enfin, à la marée basse, il est à 6 $^{51}/_{100}{}^{mes}$ pieds au-dessous.

Des deux lignes dont il est ici question, la seule qui ne serait l'objet d'aucun conflit politique, est celle de Panama. Elle est aussi la plus courte; peut-être n'est-elle pas celle qui offrirait le plus de ressources pour l'alimentation d'un canal. C'est un point qui reste à vider. La ligne de l'isthme, pourvue d'une voie d'eau naturelle, serait aussi la seule qui se prêterait à un système de communication provisoire, et sur petite échelle, reliée par un chemin de fer. Dans l'un et l'autre cas, une tranchée profonde serait nécessaire dans une étendue de plusieurs milles. Mais il ne faut pas qu'un travail semblable effraie l'imagination. Sur les plateaux mexicains existe, sous le nom de *Desague de Huehuetoca*, un ouvrage exécuté par les Espagnols, et non moins colossal que le percement de l'isthme. Il eut pour but de préserver la vallée de Mexico des inondations, en donnant un écoulement aux eaux des divers lacs, par une galerie souterraine creusée dans les collines de Nochistongo. Ouverte le 28 novembre 1507, cette galerie (*Socabon*) fut achevée en douze mois sur un développement de 6,600 mètres. En 1608, le vice-roi la parcourut à cheval. Huit mille Indiens avaient péri à la tâche.

Malheureusement le terrain était meuble; il céda bientôt. Il fallut soutenir le plafond formé de couches alternantes de marne et d'argile durcies. Les eaux minèrent les murs latéraux et encombrèrent leur lit par des sédiments successifs. La galerie fut bouchée et de nouvelles inondations menacèrent Mexico. Alors ce travail gigantesque recommença sur de nouveaux frais. Une tranchée à ciel ouvert dut remplacer la galerie. Cette fois, la besogne, mal dirigée, se prolongea durant deux siècles. Dans son état actuel, cet ouvrage est une des choses les plus prodigieuses qui existent. Si la fosse était remplie d'eau à une profondeur de dix mètres, des vaisseaux de guerre passeraient au travers de la rangée des montagnes qui ceignent le bassin de Mexico. Quand on a vu le *Desague de Huehuetoca*, la canalisation de l'isthme de Panama n'est plus un problème, mais seulement une question de temps.

En fait d'ouvrages analogues, on ne peut guère citer, en Europe, que les canaux d'Amsterdam et le célèbre canal Calédonien [1]. Quoique ces deux travaux n'aient pas la grandeur du projet

[1] Le canal Calédonien, qui réunit les deux mers d'Écosse et d'Irlande, a coûté 24,673,000 francs. Il donne passage à des bâtiments de 1,000 tonneaux et à des corvettes de 32 canons. — Il a environ dix milles de plus en longueur que n'aurait la communication entre Chagres et Panama. L'achat des terrains a

qui nous occupe, ils doivent être regardés comme une preuve de ce que peut le génie humain dans une telle voie. Par les résultats obtenus, on a été à même de comprendre que des réalisations de ce genre ne sont pas seulement glorieuses, mais encore souverainement utiles. La jonction des deux océans laisserait bien loin tous ces précédents, et serait pour l'univers entier un titre de grandeur et une source de richesses [1]. La navigation périlleuse et souvent fatale du cap Horn serait à l'instant même supprimée et les républi-

coûté 1,200,000 francs, les bois de construction 1,800,000 fr. Ces deux dépenses se trouveraient annulées pour un travail analogue sur l'isthme américain.

[1] D'après des documents officiels, l'Angleterre et les États-Unis ont expédié, en 1835, 205,000 tonneaux de marchandises par le cap Horn ; la France, 30,000 ; la Hollande, 48,000 ; l'Espagne, le Danemarck et la Suède, 17,000 environ ; en tout 300,000 tonneaux. L'aller et le retour se compose donc, dans l'état actuel, de 600,000 tonneaux. Or, le transport, par le cap Horn, a dû occasionner en frais extraordinaires, 1° une assurance exorbitante ; 2° un intérêt de deux mois et demi de traversée sur la valeur de la cargaison et de la coque du bâtiment ; 3° un excédant de dépenses en traitements d'officiers, gages d'équipages, etc., tous déboursés forcés qu'éviterait le passage au travers de l'isthme, et qu'on ne peut pas évaluer à moins de 25 francs par tonneau, en moyenne ; c'est-à-dire à 15 millions pour les 600,000 tonneaux. En estimant les droits de péage à la moitié, c'est-à-dire à 7 millions 1/2, les 30 millions que coûterait un canal seraient amortis au bout de quatre années d'exploitation active, sans compter le développement que cette voie nouvelle imprimerait nécessairement à la navigation.

ques naissantes de l'Amérique Occidentale entreraient d'une manière soudaine et active dans le giron commercial du monde européen. Il est inutile d'ajouter que l'Union, plus qu'aucune autre puissance, les attirerait dans son centre d'action, tant à cause des affinités de régime que par le fait d'une activité presque limitrophe.

Il ne semble pas d'ailleurs qu'une entreprise aussi vaste puisse être le fait d'une spéculation particulière. Les gouvernements seuls auraient qualité pour l'aborder avec des moyens d'exécution capables de maîtriser les obstacles et de faire prévaloir les résultats. En supposant l'œuvre accomplie, qui s'arrêtera sérieusement à la pensée qu'une voie de communication aussi précieuse, aussi indispensable, soit livrée à la merci d'une compagnie d'actionnaires, quelquefois capricieuse, toujours avide ? La confiera-t-on davantage à la politique d'un gouvernement? D'autres écueils sont attachés à une délégation de ce genre. Que le gouvernement investi d'un si exorbitant privilège soit précisément celui qui le tient de sa position géographique, ou que ce soit l'un de ceux qui se partagent l'empire maritime du globe, toujours est-il qu'à l'instant même ce geôlier, quel qu'il puisse être, aura dans ses mains l'une des plus importantes clefs du commerce du monde? Sera-t-il possible aux autres nations

de passer sous des fourches caudines semblables? Non; l'abdication serait trop dangereuse, trop humiliante. Pour leur part, les États-Unis et la France ne souffriraient pas qu'une puissance européenne vînt s'établir comme une sorte de colosse de Rhodes sur les deux parties disjointes du vaste continent Américain et se faire le pivot nécessaire de tout le système maritime et commercial. La neutralité rigoureuse, absolue, inviolable d'un canal de passage, sa liberté dans tous les temps, dans toutes les circonstances, seraient des conditions impérieuses de son existence et de son maintien. L'univers entier sera autorisé à demander là-dessus de solennelles garanties.

Les gouvernements, et peut-être même les grands gouvernements réunis, peuvent donc seuls utilement se préoccuper d'une exécution si pleine d'abus et d'embarras. Le travail excéderait les forces de spéculateurs ordinaires. Il est évident que l'intérêt général demande que l'opération se fasse sur-le-champ, d'une manière grandiose, et qu'on n'adopte pas les demi-mesures d'un chemin de fer combiné avec un double service de paquebots à vapeur, ou tout autre système qui ne serait qu'incomplet et précaire. C'est un profond et vaste canal qu'appelle l'isthme de Panama, un canal de navigation maritime, pour les plus grands bâtiments, même pour les vaisseaux de

guerre. Eh bien! cette œuvre est trop lourde pour une société particulière. De deux choses l'une, ou elle y succomberait faute de moyens suffisants, ou, l'ayant réalisée, elle voudrait en retirer des bénéfices proportionnés à ses risques. Les deux issues seraient funestes. Il est à croire d'ailleurs que des spéculateurs procéderont plutôt par la voie des tâtonnements, et que sous peu ils auront établi un service de transports par terre à l'aide d'une communication provisoire[1]. L'intérêt des gouvernements locaux doit les faire incliner vers cet expédient, qui attirerait sur l'isthme de grands dépôts de marchandises et le peuplerait bientôt de comptoirs florissants. Sur cet espace qui s'étend d'une mer à l'autre, s'organiserait un roulage actif, combinée avec économie, conduit avec rapidité, et l'idée cosmopolite d'une grande communication maritime périrait étouffée dans ce nouveau développement de relations.

En résumé, une œuvre pareille ne peut ressortir que d'un gouvernement, et même du concours pacifique des gouvernements. L'opinion publique applaudira à cette mesure, et l'avenir réserve une belle gloire à l'homme d'état qui en aura pris l'initiative.

[1] La maison Salomon et compagnie, de la Guadeloupe, songe en effet, comme concessionnaire du privilège, à exploiter ce service.

—

TABLE DES MATIÈRES.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

Terquem e. bd
11/8/04

